RSMAGASINET

WWW.REDNINGSSELSKAPET.NO

RS(+)

S/08 REDNINGEN
S/14 KONGEN AV VANSJØ
S/18 ARTENES FANGSTMANN
S/24 BEREDSKAP I NORD
S/30 DRØMME-MATROSENE
S/36 AKUSTISK AFTEN MED SJØUTSIKT
S/38 SPEIDER ETTER NYE SEILASER
S/50 REKORDMANGE REDDET I SOMMER
S/62 KRIG OG FRED I MIDDELHAVET
S/70 EN STOR DAG FOR HELE OSLOFJORDEN
S/72 DE PASSER PÅ «URSKØYTA»

/03

KR 69 2016

NÅR SOMMER-DRØMMEN TAR FYR

toppfritid.no

Spennende produkter til båt, hytte, fiske, hjem og fritid. Bestill før kl. 12 og vi sender samme dag

Søk på toppfritid.no etter: GASS / GASSREGULATOR / GASSALARM / KULLOSALARM / PROPANSLANGE

GASS MONTERINGSMATERIELL

Vi har det du trenger til montering hjemme, i båt/caravan eller på hytta. Se nettsiden for oversikt. Vi har både 3/8" og 8mm

Gassalarm
12V/230V
Kr 390,-

Vindvifte
110mm
Bestselger!

Sjekk toppfritid.no for beste pris. Søk: VINDVIFTE

DEFROSTER VARMERE

Søk på toppfritid.no etter: DEFROSTER

4,3Kw kr. 1399,-

1,7Kw kr. 1399,-

5,5Kw kr. 1699,-

TOPP FRITID AS
Albert Moeskaus vei 68
1711 SARPSBORG
Tlf. 90 66 82 80
post@toppfritid.no
www.toppfritid.no

ÅPNINGSTIDER og telefontid:
Man-fre kl. 10-16
Torsdag kl. 10-21

Lik siden vår på facebook.com/toppfritid

SUNWIND hyttesenter
ENJOY...your spare time

Retro musikkanlegg 7-i-1

NOSTALGISK UTENPÅ - **HIGHTECH** INNI

Veil.: ~~4.399,-~~
Kun:
3.899,-

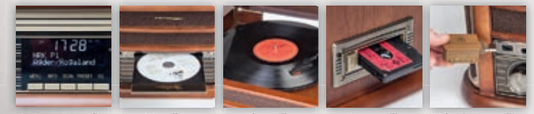
Inkl. DAB+ og Bluetooth!

OPPGRADERT MODELL
BESTSELGER!
KUN HOS OSS

DAB+
Digital Audio Broadcasting

Bluetooth™

NYHET!
Hodetelefoninngang



DAB+ og FM-radio | CD-spiller | Platespiller | Kassettspiller | USB-lagring/-avspilling

- DAB+ og FM-radio • Integrerte stereohøyttalere 2 x 5W (RMS)
- Bluetooth for avspilling av lydfiler fra smartphone eller nettbrett
- Platespiller for LP'er (33), singleplater (45), "steinkaker" (78)
- Kassettspiller med hurtigspoling • Programmerbar CD-spiller
- USB-inngang for lagring av musikk fra radio, plater, CD, kassett og Bluetooth
- Inngang for eksterne avspillingsenheter • Inngang for hodetelefon
- Tilkobling av eksterne høyttalere mulig (forsterker nødvendig)
- Equalizer med 5 ulike valgmuligheter for klang
- Fjernkontroll til alle funksjoner • Norsk bruksanvisning
- Flott kabinett i ekte trefinér • Mål (b/d/h) 51x35x22 cm (42/52 cm åpnet)

Nyttig tilbehør

Kun 249,-
USB minnepinne 8 GB

Kun 299,-
Platerengjøringssett

Kun 199,-
Reservestift

Kun 599,-
Forsterker

Kun 999,-
Platebord

Enkel bestilling – rask levering!
www.powermaxx.no Tlf: 38 26 45 52

POWERMAXX

Så lenge lageret rekker

HØSTSALG

VÅR BESTSELGER OG 71° NORD KAJAKK

Outletpris
Kr 6.900,-

FÅ MED SVALBARD PADLEJAKKE
VERDI 2.750,-

FÅ MED PADLEÅRE
VERDI 1.890,-

Expedition HV/LV
Testvinner i stor havkajakktest gjennomført av bladet "Padling".
Dette er også kajakken som blir brukt i 71° nord.
Norges mest kjøpte kajakk, 8 år på rad!

FABRIKK-OUTLET

FRA EUROPAS STØRSTE KAJAKKPRODUSENT!

BEST I TEST

Discovery
Havkajakk med unik stabilitet i forhold til hvor rask/lettpadlet den er. Produsert i en høyteknologisk 3-lags Sandwich-konstruksjon.
Best i test i Sveriges største padlemagasin!

Outletpris
Kr 5.900,-

FÅ MED PADLEÅRE OG SVALBARD PADLEJAKKE

Perfekt til padling, lek og bading!

SeaBird våtsko
NÅ 199,-
For 490,-

SeaBird padlehansker
NÅ 188,-
For 420,-

Dino
Sit-on-top barnekajakk for de aller minste! (Fra ca 2-10 år.)

PRISBOMBE
NÅ 890,-
For 1.250,- / Veil 1.800,-

Expedition Åfjord Pro
Havkajakkens svar på Mini Morris. Perfekt for hobbypadlere som ønsker en kort og lett håndterlig havkajakk til dags- og kortere weekendturer!

FÅ MED SPITSBERGEN PADLEJAKKE
VERDI 850,-

PRISBOMBE!
Kr 4.200,-

Prisvinner i Australia for årets "Kayak Innovation 2014"!

Expedition Åfjord Club
Super nybegynnerkajakk for rekreasjonspadling til en meget hyggelig pris!
UTSOLGT! Ta kontakt med butikk for leveringstid!

Outletpris
Kr 2.950,-

SeaBird Designs of Norway
PRISGARANTI
BEST PRIS I VERDEN

Vi selger våre SeaBird Designs of Norway kajakker til 30 land. Som eneste land i verden har vi i Norge fabrikk-outlet. Vi er alltid 20-70% rimeligere enn våre forhandlere i utlandet! Finner du en rimeligere SeaBird Designs kajakk noe annet sted i verden gir vi deg mellomlegget tilbake + 30% til! International:
www.seabirddesigns.com

VÅRE BUTIKKER

VESTBY, Vestbyveien 155 (V/ Norwegian Outlet)
STAVANGER, Ålgård Sandnesveien 38
TRONDHEIM Falkenborgvegen 24
BERGEN, Åsane Byggsenter Salhusvegen 55

Nettbutikk www.kajakk.net

Tlf: 93 40 67 27 E-post: info@seabirddesigns.no
Åpningstid: Man-fre 10-20, Lør 10-17

SeaBird Designs of Norway

Har du sett den nye høst/vinterkatalogen?

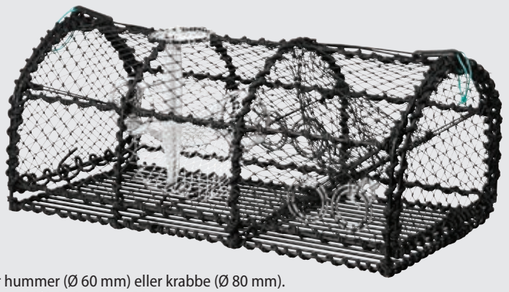
249,-
Redningsline, 23 m
Leveres i praktisk hurtigpose med instruksjoner.
25-774

149,-

Flytevest
For svømmedyktige. Med midjebånd, glidelås, knytesnorer og reflekser på skuldrene.
Farge: sort/gul. EN ISO 12402-5.
30–50 kg **25-5502**
50–70 kg **25-5503**
70–90 kg **25-5504**
>90 kg **25-5505**

449,-
Teinetau, 200 m
Smidig og letthåndterlig tau for hummer- og krabbeteiner. Ø: 8 mm. Lengde: 200 m.
25-078

Husk å følge lovverket for fangst og fiske!



499,-
Hummer-/krabbeteine, Pro
Kan tilpasses alt etter om fisket gjelder hummer (Ø 60 mm) eller krabbe (Ø 80 mm).
Vekt ca. 9 kg. Fluktåpningen er 60/80 mm. Mål: 920 x 460 x 380 mm.
40-094

Vi tar forbehold om eventuelle trykkfeil. Utsolgte og forsinkede varer kan forekomme.

ALTA, ARENDAL, ASKIM, BODØ, BRYNE, BÆRUM, BERGEN SANDSLI, BERGEN ÅSANE, DROTNINGSVIK, EGERSUND, ELVERUM, FAUSKE, FINNSNES, FOLLO (SOFIEMYR), FREDRIKSTAD, FØRDE, GJØVIK, GOL, HADELAND, HAMAR, HARSTAD, HAUGESUND, HELL, HØNEFOSS, JESSHEIM, KARMØY (AKRA), KIRKENES, KONGSBERG, KONGSVINGER, KRISTIANSAND, KRISTIANSUND, LADE, LARVIK, LIER, LILLEHAMMER, LYNGDAL, MALVIK, MJØNDALEN, MO I RANA, MOLDE, MOSJØEN, MOSS, NAMSOS, NARVIK, OSLO, SANDEFJORD, SANDNES, SARPSBORG, SKIEN, SKJETTEN, SOGNDAL, STEINKJER, STORD, TROMSØ, TRONDHEIM, TØNSBERG, ULSTEINVIK, VALDRES, VOSS, ÅLESUND

BILTEMA
815 32 815 - www.biltema.no

Hos Biltema kan du leverere alle kasserte el-produkter innenfor sortimentet vårt, og ordningen er gratis.

RSMAGASINET

UTGIVER:
Redningsselskapet
NO 954 360 709 MVA

ANSVARLIG REDAKTØR:
Frode Pedersen
E: frodep@rs.no
T: 907 22 391

REDAKSJONSSJEF:
Tanja Krangnes
E: tanjak@rs.no
T: 907 37 421

REDAKSJONEN:
Lars Kristian Mosby Enger
E: lars.kristian.mosby.enger@rs.no
T: 905 78 279
Marianne Bergseth
E: marianne.bergseth@rs.no
T: 472 72 228
Ove Helset
E: ove.helset@gmail.com
T: 417 90 177
Janna Myerschough Aarvik
E: janna@rs.no
T: 476 10 602
Oddbjørn Nesje
E: Oddbjorn.Nesje@rs.no
T: 908 73 369

ART DIRECTOR:
André Van Ingelgem,
Leonberg Reklamebyrå

TRYKK/FERDIGGJØRING:
Vestjysk Rotation AS
ISSN 1894-1982

UTSENDELSE:
Bladet sendes Redningsselskapets medlemmer, kunder i Redningsselskapets småbåtregister og faste støttespillere.
Godkjent opplag: 176 425
Pris løssalg: 69 kr

FORSIDEBILDE:
Tipser/Østlandsposten

ANNONSER:
Salgs Forum AS
Augelandsmyrå 2, 4016 Stavanger
T: 51 31 57 00 / F: 51 31 57 01
E: post@salgs-forum.no

MEDIEPLAN 2016/17:

Utgave	Materiellfrist	Utgivelsesdato
RS Magasinet nr 4/16	04.11.2016	27.11.2016
RS Magasinet nr 1/17	27.01.2017	27.02.2017
RS Magasinet nr 2/17	12.05.2017	12.06.2017
RS Magasinet nr 3/17	18.08.2017	18.09.2017
RS Magasinet nr 4/17	27.10.2017	27.11.2017

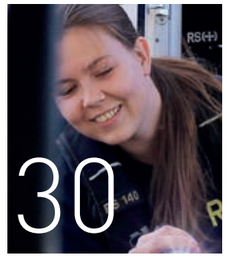
KONTAKTINFORMASJON:
Redningsselskapet
Drammensveien 288
Postboks 103, 1325 Lysaker
E-post: post@rs.no
Sentralbord: 06757

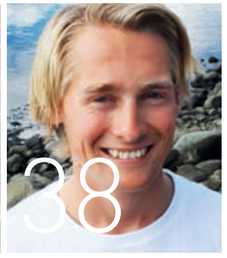
WWW.RS.NO

Medlem av Landsforeningen for Medier og Samfunnsansvar
Fagpressen OPPLAGSKONTROLLERT

Innhold

S/08REDNINGEN **S/14**KONGEN AV VANSJØ **S/18**ARTENES FANGSTMANN **S/24**BEREDSKAP I NORD **S/30**DRØMMEMATROSENE **S/36**AKUSTISK AFTEN MED SJØUTSIKT **S/38**SPEIDER ETTER NYE SEILASER **S/50**REKORDMANGE REDDET I SOMMER **S/62**KRIG OG FRED I MIDDELHAVET **S/70**EN STOR DAG FOR HELE OSLOFJORDEN **S/72**DE PASSER PÅ «URSKØYTA» **S/80**REDNINGSSELSKAPET TESTER DAB





Faste spalter

S/07LEDER **S/45**GENERALSEKRETÆR RIKKE LIND **S/52**KYSTEN RUNDT **S/60**KJETIL ØSTLI – SOSIALE MEDIER ER DEN NYE NANSEN OG AMUNDSEN **S/77**KRONIKK – DET MÅ BLI TRYGGERE Å FERDES PÅ SJØEN **S/83**ODDBJØRN NESJE – I MARGEN **S/84**PRAKTISK **S/88**BÅTNYTT **S/92**NYTTIGE DINGSER

Våre samarbeidspartnere

Faddere for redningsskøyter

Johannes Slaattun

VERDIGHETEN SOM VERDI

FRODE PEDERSEN
ANSVARLIG REDAKTØR
frodep@rs.no

Redningsselskapet skiller ikke mellom Kong Salomo og Jørgen Hattemaker. Vi spør ikke etter rang eller byrd, vi hjelper så godt vi kan, vi er til stede, og internt bygger vi lagånd for å stå godt nok rustet i denne jobben. Den jobben skal vi gjøre med respekt, verdighet og i solidaritet med folk som opplever det mange kunne tenke seg å være foruten. Og da tenker jeg først og fremst på våre medlemmer, men selvsagt også på alle de vi har reddet i året som har gått siden vi ble en del av operasjon Poseidon i Middelhavet.

Verdighet er stikkord når det gjelder omgang med mennesker uansett farge eller rase, eller om du befinner deg i nød i skjærgården utenfor Kragerø eller i en overfylt gummibåt utenfor øya Lesvos i Middelhavet. For den hjelpen vi yter sammen med norsk politi i Hellas handler veldig mye om verdighet. Både den vi utstråler ansikt til ansikt, men også den arven vi som Redningsselskapet skal bære med oss videre inn i fremtiden.

Flyktninghjelpens generalsekretær Jan Egeland sier Europa og Norge må gå sammen om en masterplan, eller Marshall-hjelp, som han også uttrykker det. Vi i Norge har lange tradisjoner med å hjelpe folk, i Redningsselskapet har vi reddet 6 500 liv på 125 år. Ganger vi hvert liv med 30 familiemedlemmer som fikk oppleve å få sine nærmeste hjem, begynner vi kanskje å nærme oss de virkelige tallene for katastrofen det er å miste noen.

I Middelhavet har troligvis så mange som 4 000 mennesker druknet under flukten til Europa. Vi som redder vet at det er veldig mange kvinner og barn blant disse. Bildet mange får når de ser en gummibåt med flyktninger er at dette dreier seg om unge menn i sin beste «kampdyktige» alder. De tar grundig feil. Nede i midten av disse gummibåtene sitter kvinnene og barna, skjermet så godt som råd er. Jeg vet det, for jeg har tatt bilder som beviser dette.

Vi har alle bildet av Alan Kurdi på netthinnen. Den lille gutten som lå med ansiktet begravet i et bølgeskvulp. Det som likevel blir viktig for den som skal drive med redningsarbeid, er å tro på at man utgjør en forskjell. Troen på at de av våre mannskaper, som seiler inn i natten et sted i Middelhavet for å hjelpe, gjør en forskjell for noen, for mange.

For Redningsselskapet er tilstedeværelsen viktig. Det å være der hver dag, 24 timer i døgnet. Være den folk stoler på når små og store tragedier skjer. Det handler om den viktige beredskapen. Sett ut fra et humanitært ståsted blir derfor slik beredskap viktig uansett hvor du befinner deg i verden.

Derfor var det også veldig gledelig å motta budskapet om at FNs høykommissær for flyktninger (UNHCR) har valgt å gi Nansen-prisen for 2016 til vår greske søsterorganisasjon Hellenic Rescue Team (HRT) og Efi Latsoudi i PIPKA village på Lesvos. Dette er en stor anerkjennelse av at lokalt engasjement er viktig, og at det er viktig for oss som norsk søk- og redningsorganisasjon å vise solidaritet med utenlandske kolleger lokalt. Hittil har Redningsselskapet med god støtte fra Utenriksdepartementet gitt to velutstyrte RIB-redningsbåter til HRT, og vi har bygget opp og trent flere greske SAR-team på vår sjøredningsskole i Horten. Et arbeid vi ser for oss å bygge videre på i forhold til andre land med liten eller ingen egen sjøredningstjeneste.

At jobben vi og politiet har gjort sammen for å redde menneskeliv i Middelhavet er lagt merke til, er det ingen tvil om. Frontex har sendt et brev til vår generalsekretær og rost jobben som blir utført, og ikke minst hvordan vi utfører den under til dels tøffe vilkår. Human-Etisk Forbund har lagt merke til det samme. I oktober skal våre mannskaper sammen med mannskaper fra politiet motta Humanistprisen for 2016. Nok en oppmerksomhet å bli litt stolt av.

Ingen skal drukne, men likevel drukner flere enn noen gang fordi de er på flukt. Politikk er et styringsverktøy og politikerne har tatt på seg jobben med å forvalte relasjoner mellom land og folk. Det er likevel viktig at vi som frivillige humanitære organisasjoner viser solidaritet og handler i tråd med de verdiene vi ønsker å leve etter. For vår del har engasjementet i Middelhavet vært ekstremt verdifullt. Vi har lært mye, og erfart at det å jobbe sammen, både etater, frivillige organisasjoner og styrende myndigheter, er viktig. Uansett om engasjementet vårt dreier seg om garn i propellen utenfor Myre i Vesterålen, eller med en utstrakt hånd til barn og voksne i en overfylte gummibåt et helt annet sted i verden.

Mannskapene våre gir av seg selv for at andre skal føle trygghet. Mange på frivillig basis, andre som faste mannskaper. Et smil, en bamse til de minste, en betryggende hjelpende hånd til en mor og en far. Jeg har sett det virke både her hjemme og i Middelhavet. Verdig tilstedeværelse. ■■

MÅTTE HOPPE FRA BRENNENDE BÅT

FAMILIEN LUND-IVERSEN HAR TATT UT BÅTEN FOR Å GJØRE VALPEN I HUSET TRYGG PÅ SJØEN, UNDER ROLIGE FORHOLD EN FIN SOMMERKVELD VED NEVLUNGHAVN I VESTFOLD. MEN UT AV DET BLÅ TAR BÅTEN FYR.

TEKST: Marianne Bergseth

OM REDNINGS-VESTENE HADDE LIGGET I BÅTEN, TROR JEG IKKE VI HADDE RUKKET Å TA DE PÅ FØR VI MÅTTE HOPPE

Trygt hjemme. – Alle hadde på seg redningsvest da det brant, inkludert hunden. det har mest sannsynlig reddet livet hans, forteller familien Lund-Iversen.

Gikk fort. – Det var som en gressbrann, forteller familien som måtte hoppe i sjøen etter at båten tok fyr ved Nevlunghavn.

Foto: Tipser/Østlandsposten

Foto: RS «Stormbull»

Ingen skadet. Ingen av de fem ombord ble skadet i brannen.

Båten, en 22 fots daycruiser med innebygget motor, hadde familien på fem brukt flittig siden 2008, uten noen problemer med hverken den eller motoren. Før nå.

– Klokken er sånn halv syv-syv på kvelden og vi drar ut med båten, slik vi har gjort mange ganger før. Valpen har vært ute i en Pioner tidligere og skal nå gjøres trygg i en større båt. Derfor velger vi en dag med fint vær og kjører veldig pent og rolig, forteller familien.

Men kun i fem minutter. For plutselig stopper motoren, og familien kjenner at det lukter brent.

– Jeg åpner motorrommet og ut kommer røyk og flammer. Jeg prøver å slukke brannen. Men det går så fort, det er som å se på en gressbrann, forteller familiefar Marius Lund-Iversen.

Familien forstår raskt at slukking er nytteløst og at de må forlate båten umiddelbart. Heldigvis har alle på seg redningsvest.

DE SVØMMER FOR HARDE LIVET SÅ LANGT VEKK FRA BÅTEN SOM MULIG FØR DET SMELLER.

– Om redningsvestene hadde ligget i båten, tror jeg ikke vi hadde rukket å ta de på før vi måtte hoppe, selv om det sikkert hadde vært den naturlige refleksen. Men, vi har to små barn, en hund og oss selv å tenke på, vi måtte ha funnet rett vest til rett person, i tillegg til hunden, og tatt dem på ordentlig. Samtidig som roen bevares. Tiden går fort.

MÅ HOPPE

– Jeg ringer etter hjelp og forklarer situasjonen. De sier «hopp, bare hopp. Vi kommer!» Tankene løper, hvor kommer de fra, når kommer de? Hva gjør vi med tingene våre, nøklene til hytta som ligger i sekken? Men, vi må bare hoppe.

Først hopper barna, så moren, så faren og hunden. De svømmer for harde livet for å komme seg så langt vekk fra båten som mulig før det smeller.

– Heldigvis er det lite sjø så vi klarer å holde oss samlet. Fokuset er å komme seg vekk fra båten, som er en tikkende bombe. Vi klarer å svømme ganske langt vekk og er cirka to kilometer unna land.

– Heldigvis er barna svømmedyktige, men begge er i lettere sjokk. Minstejenta gråter, og vi forteller henne at det ikke går an å svømme og gråte samtidig. Da slutter hun og svømmer videre.

Mens familien ligger i vannet og ser båten bli slukt av flammene, er de redde for å ikke bli sett. Men det brenner godt, noe som fanger oppmerksomheten til folk i området.

– Plutselig er det fire-fem vannscootere rundt oss. Vi tror først de er en del av redningsoperasjonen. Det viste seg i etterkant at det var frivillige. De ser oss og henter hjelp. En cabincruiser kommer i høy fart og får oss opp i båten. Hunden først. Han var helt utslitt da han ble tatt opp og hadde nok ikke klart seg uten vesten. Det hadde vært veldig trist om vi ikke kunne dratt hjem med hunden.

REDNINGSSKØYTA SLUKKER BRANNEN

Etter at familien har kommet seg trygt opp i cabincruiseren til et eldre ektepar, ser de redningsskøyta «Stormbull», som ankommer syv minutter etter nødmeldingen.

Mannskapet på redningsskøyta ser at vi sitter trygt i cabincruiseren og konsentrerer seg om å slukke brannen. Vi skulle gjerne komme i kontakt med ekteparet som hjalp oss, alt vi vet er at de heter Bjørn og Hilde. De tok veldig godt vare på oss til redningsskøyta kom.

Hospitant på «Stormbull», Fredrik Hove, mener at bruk av redningsvest kan ha vært avgjørende for hundens del.

– De gjorde alt riktig og hoppet i havet med redningsvestene på. Selv hunden, som var ganske liten, hadde vest på. Det kan ha reddet livet hans, sier Hove. ■■

Foto: RS «Stormbull»

Brannslukking. Mannskapet på redningsskøyta «Stormbull» slukker båtbrannen i Nevlunghavn.

FRYDENBØ INDUSTRI
Bergen / Hanøytangen
Vi utfører ved vårt anlegg og hos kunde: Service, reparasjon og oppstart kontroll
MOTOR / GIR / AGGREGAT / ELEKTRISKE ANLEGG
Ved vårt anlegg tilbyr vi også:
• Turboservice
• Dieselmotor overhaling
• Prøvekjøring
• Lakkering
• Maskinering
• El motor / Generator / Dynamo / Starter overhaling
• 180m lang dypvannskai m/kaifasiliteter
• Stort delelager
• Stål / aluminiumsveis
Reservedeler til:
FPT / IVECO, SABB, Lombardini, Lister Petter, Kubota, Deutz, Sisu
Vi tilbyr også:
• Serviceavtaler og vedlikeholdsavtaler
• Spesialproduksjon av komponenter etter kundeordre
• Reisereprasjoner i inn- og utland innenfor motor-, elektro og mekaniske installasjoner

“VI SKAPER VERDIER GJENNOM KVALITET OG SERVICE I VERDENSKLASSE”
Kontaktinfo: post.fin@frydenbo.no | Tlf 55 34 91 00
Frydenbo Industri AS | Hanøytangen 116, 5310 HAUGLANDSHELLA
Lokaliteter i Bergen, Oslo, Ålesund og Øksfjord. www.frydenbo.no
100 FRYDENBØ

Solide brygger
– uansett hvor du bor!

Kontakt oss i dag for en prat om dine brygge-behov!

Indre Oslofjord eller ytre Helgeland – uansett hvor du legger ut brygger må du vite at de tåler arktiske værforhold.

Wee Marines bryggesystemer har blitt testet i værutsatte forhold på Vestlandet, og er bygget for de tøffeste påkjenningene. Våre flytebrygger og utriggere beskytter båtene hele året igjennom, samtidig som de er både praktiske og trygge i bruk.

Wee Marines utriggere er dessuten markedets mest moderne med innebygget LED-belysning og issikre flytere. Utriggerne leveres også med «AutoMooring» – vårt eget innebygde fortøyningssystem.

Våre brygger er nå videreutviklet med smarte kabelgater for enkel ettermontering, og 2014-modellene kan leveres med kraftig FRP-dekk.
Les mer på wee-marine.no

WEE MARINE SYSTEM

– det trygge bryggevalget

www.wee-marine.no | Tlf.: 982 18 155 | E-post: aage@wee.no

www.polarcirkel.com

Tøffest i familien...

Transportetappen til hytta, unger på vannski eller en fisketur med hele familien? Helst skal det være blikkstille og sol fra blå himmel, men av og til kan det være toffe forhold på sjøen. Da er det greit å ha klassens mest robuste båt, som tåler det aller meste. Polarcirkel Sport trenger nesten ikke vedlikehold og da kan du jo bruke enda mer tid på sjøen.

polarcirkel™

Helgeland Plast AS - 8607 Mo i Rana - Tlf: 75 13 95 00 - polarcirkel@akvagroup.com - www.helgelandplast.no

Baugplatform med pulpits gjør det lettere og sikrere å komme i land når man gjør strandhugg. Både baugplatform, baugkasse og dork har sklisikring.

Polarcirkel Sport leveres med skråskjærte pontonger med integrerte trinn og håndtak. Dette er en ekstra sikkerhetsdetalj som gjør det lettere å komme ombord hvis man frivillig eller ufrivillig havner i vannet.

Confidence by Control
SIDE-POWER
Thruster • Windlass • Steering • Stabilizer

Innovasjon & Erfaring

Verdens mest komplette utvalg av DC thrustere
Med over 120 DC modeller på programmet, kan du være trygg på å finne den mest optimale thrusterløsningen for din båt. Sleipner er verdens ledende produsent av elektriske og hydrauliske thrustersystemer for båter inntil 140 fot.

PRO serien med hastighetsregulerte thrustere
Alle thrustere i PRO utgave leveres med en DC effektkontroll som trinnløst regulerer thrusterens skyvekraft. I tillegg til fordeler som lengre kjøretider, lavere støy og informasjonsdisplay i kontrollpanelet, byr systemet på en unik HOLD-funksjon. Systemet kan også ettermonteres på de fleste Side-Power thrustere. Les mer på våre hjemmesider.

Side-Power Ankervinsjer
Etter oppkjøpet av Engbos markedsledende ankervinsjer, tilbyr nå Sleipner de fleste av disse modellene i en oppgradert utgave. Nytt av året er bl.a. to nye kontrollpanel, samt helt nykonstruert elektronisk vinsjkontroller. Se hele produktporteføljen på våre hjemmesider.

8-kanals fjernkontroll
I den nye serien fjernkontroller fra Sleipner, lanseres en ny modell RC-23E, som kan kontrollere inntil to thrustere og to ankervinsjer. Leveres ferdig programmert i komplett sett med fjernkontroll, holder, halssnor, mottaker og kabelstokk ferdig tilpasset Side-Power produktene.

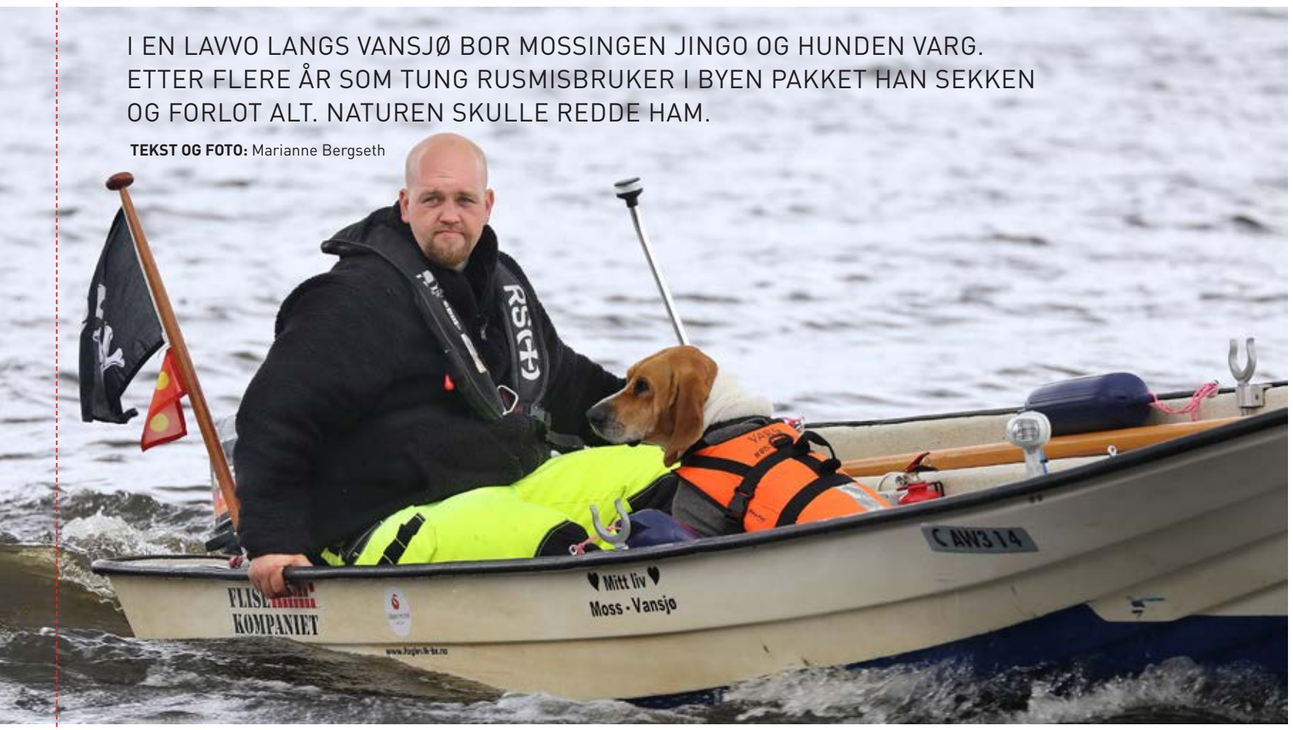
SE FLERE KVALITETSPRODUKTER PÅ WWW.SLEIPNER.NO

PRODUSERT AV
SLEIPNER MOTOR AS

KONGEN AV VANSJØ

I EN LAVVO LANGS VANSJØ BOR MOSSINGEN JINGO OG HUNDEN VARG. ETTER FLERE ÅR SOM TUNG RUSMISBRUKER I BYEN PAKKET HAN SEKKEN OG FORLOT ALT. NATUREN SKULLE REDDE HAM.

TEKST OG FOTO: Marianne Bergseth



Rikskjendis. Tidligere rusmisbruker Jingo og hunden hans Varg har nå bodd over to måneder ute i naturen og dokumentert rehabiliteringen på sosiale medier under FB-navnet «Jingo – Kongen av Vansjø».

Det enkle liv. Det er ikke mange kaffemaskiner i verden som slår denne.

Alle kjenner apa, men apa kjenner ingen!

Jingo skjønner ikke helt selv hvordan han kom i kontakt med så mange mennesker som ville hjelpe ham å bli rusfri.

Det er nå to måneder siden Jingo pakket sekken og flyttet ut i skogen, kun med et tomannstelt, en Facebook-konto og et sterkt ønske om å en dag gjenforenes med barna sine. Å dele rehabiliteringen med verden via sosiale medier ga stor suksess, og i dag har han mange tusen følgere. Folk som ikke bare ville følge ham, men som også ville hjelpe. Ved, telt, mat, klær, båt, motor, alle hadde noe å bidra med. Generøsiteten var overveldende. Til og med en hund fikk han av fremmede folk som ville hjelpe ham på vei mot et rusfritt liv.

– Det var et eldre par, de samme som har gitt meg ved, som kjørte Varg hit. Slik ble jeg kjent med ham. Det passet veldig bra, for vi trengte hverandre.

Jingo mistet faren sin da han var liten, og da moren også gikk bort for to år siden tok rusen for alvor over livet hans. Han ble tvangsinnlagt, men siden rusmisbrukere alltid finner veien til rusen hvis de vil, så funket det dårlig.

JINGO VISSTE AT DEN ENESTE MÅTEN Å BLI RUSFRI PÅ VAR Å KOMME SEG UT I NATUREN.

– Det er aldri noe problem å få tak i rus, heller ikke der. Jeg trengte ikke engang å forlate bygningen. Men jeg ville bli rusfri og savnet friheten.

KANO OG TOMANNSTELT

Jingo visste at den eneste måten å bli rusfri på var å komme seg ut i naturen. Men først trengte han en kano og et lite telt.

– Jeg slo først leir et annet sted i nærheten og dro ut med kanoen. Jeg padlet litt rundt og oppdaget denne plassen. Takket være FB-følgerne mine ble det lille teltet raskt oppgradert og utstyrsparken vokste. Jeg får 645 kroner hver mandag og fredag, det er ikke mye du får for det. Så jeg er evig takknemlig for alle som har hjulpet meg.

Selv om alt ser ut til å gå på skinner for Jingo, kjemper han hver eneste dag. Verst er det når han er tilbake på gamle trakter.

– I byen ble jeg først tilbudt hasj, som jeg sa raskt nei til. Så kom det en til og spurte om jeg ville ha heroin. Jeg sa nei. Han sa jeg kunne få låne og dro opp en pose. Da kjente jeg virkelig suget. Jeg kjempet imot, men det var tøft. Jeg dro rett på polet, kjøpte meg en halvflaske sambuca og ble full på kort tid. Det var ikke bra. Jeg skal holde meg unna all rus, inkludert alkohol. Jeg må forberede meg på at det alltid vil komme tilbud og fristelser, det er noe jeg må takle.

DÅRLIG ENERGI

Det er vanskelig å forestille seg hvor vanskelig det er for en tidligere heroinmisbruker å bli kvitt suget og få tilbake det rusfrie livet som en gang var. At veien tilbake er lang og tung er det ingen tvil om, men Jingo mener veien blir langt enklere om man distanserer seg fra dårlig energi:

– Å være omringet av folk som har det vondt og som er i dårlig humør, som klager over det ene og det andre, blant annet at de har fått for lite metadon. Der alle sprekker om en sprekker... Derfor spurte jeg ikke kommunen om mer hjelp, for jeg visste at jeg da bare ville endt opp på samme sted, tilbake på sykehuset. Så jeg dro ut. Ut i naturen, det beste valget jeg har gjort.

Jingo fikk tillatelse av grunneier, og skulle i utgangspunktet tilbringe tre måneder i Vansjø, tilsvarende minimum avrusningstid. Men, siden han trives så godt blir han litt lenger. Rett før isen legger seg på Vansjø flytter Jingo tilbake på land, der han allerede nå har fått flere jobbtilbud som vaktmester. Neste sommer er det stor sannsynlighet for å se Jingo tilbake i naturen, men da sammen med andre rusmisbrukere, som følger i hans fotspor.

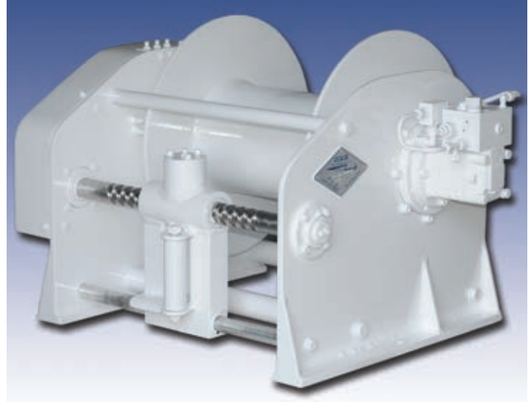
– Det er det som er drømmen. Men jeg trenger hjelp. Jeg klarer det ikke alene. Men, om vi får til et ordentlig opplegg her ute i naturen, er det ingenting som er bedre enn det. ■■

◀ **Varg.** Snart tre år gamle Varg ble Jingos beste venn, og var en gave fra et eldre ektepar som kom over Jingo på Facebook.

▼ **Ut i naturen.** Jingo levde et hardt liv som rusmisbruker i byen. Helt til han skjønte hva som skulle redde han. Naturen.

KGK NORGE AS
www.kgk.no

VINSJER
fra MB Hydraulikk



MB HYDRAULIKK AS
6693 MJOSUNDET - TLF: 71 64 77 00 - FAX: 71 64 77 01

INDUSTRI ENERGI

Industri Energi organiserer 58 000 medlemmer innen produksjon av aluminium og andre metallproduserende industrier, solenergi, petrokjemisk og farmasøytisk industri, samt møbel- og kjøkken. Industri Energi er også den største arbeidstakerorganisasjonen innen olje- og gassindustrien i tillegg til innen glass- og keramiske virksomheter. Videre organiserer forbundet ansatte innen skiproduksjon, i miljøbedrifter, vaskerier, renserier, plastbedrifter, fiskefor- og fiskemelbedrifter, og en rekke andre bransjer. Forbundet organiserer medlemmer i et område som står for 80 prosent av norsk eksportverdi.

www.industrienergi.no

Gratis oppdatering til sjøkart

Alle viktigte kartrettelser til sjøkart publiseres i Etterretninger for sjøfarende (Efs) som du finner på **kartverket.no/efs**. Tjenesten er gratis, inneholder tracings, og rettelser meldes hver fjortende dag.

I 2014 ble 2 531 grunner og 695 nye lykter meldt i Efs. Vet du hvor de er?

Det handler om sikkerhet for alle som ferdes på sjøen.

Kartverket

Telefon 08700 – kartverket.no

Artenes fangstmann

Skolest, blåkjeft, øyepål, ålekvabbe, tunge, blåstål. Det finnes rundt 345 fiskearter i norske farvann. Enkelte har gjort det som sitt livsverk å fange flest mulig av dem. Ole-Håkon Heier har 112 arter på lista – enn så lenge.

TEKST OG FOTO: Ove Helset

ARTSFISKE DREIER SEG OM Å FISKE SÅ MANGE FISKEARTER SOM MULIG, GJERNE SÅ STORE SOM MULIG AV HVER ART.

Det er en varm augustkveld, så varm og god bare augustkvelder kan være. Langs E6 et sted går skurtreskerne for fullt. Støvskyen står, bøndene svetter. Et annet sted står trekasser hulter til bulter, fulle av gulrot – på vei mot mager og kasseroller hjemme hos noen andre.

– Fiskeforholdene er helt glimrende i dag! Skikkelig bra, myser Ole-Håkon Heier.

Hvorfor kommer vi straks tilbake til.

Ole-Håkon er ved flere anledninger kalt Østfolds ivrigste fisker, en karakteristikk han ikke nødvendigvis klarer å sno seg unna med sine drøye 100 fisketurer i året. I dag skal han introdusere RS-Magasinet til kystmeite, en ypperlig måte å komme i gang med artsfiske på.

– VIND ER DØDEN

Artsfiske dreier seg om å fiske så mange fiskearter som mulig, gjerne så store som mulig av hver art. Det finnes til og med egne lister og fora på internett som gir deg mulighet til å føre opp fangsten din.

– Men tilbake til fiskeforholdene i dag. Hvorfor er det bra akkurat i dag? Er det spesielt mye fisk i dag?

– Neida, fisk er det for så vidt alltid, ler han.

– Det er ganske enkelt fordi det ikke er noe vind. Sterk vind er døden. Da står stangtuppen og vibrerer hele tiden, og jeg må sitte og kun føle på stanga om det napper eller ikke. Når det er vindstille, som i dag, kan jeg fiske med flere stenger samtidig og få mer fisk og flere arter, sier Ole-Håkon Heier.

GØY MED MER KUNNSKAP

– Men hva er greia? Hva er det som er så fascinerende med å være artsfisker?

– En får kalle det det en vil, men artsfiske er en artig dimensjon å legge til fisketuren. Det er morsommere å være sportsfisker når du vet hva du får og hvor stort det du får er i forhold til det som er stort. Det blir rett og slett mye mer gøy å fiske når du tilfører litt kunnskap, sier Ole-Håkon mens han gjør klar stang nummer tre.

Matauk er en av de underordna effektene av dette fisket. Men det er likevel en viktig del av det.

– Samtidig er en viktig del av bildet å være ute og få en naturopplevelse, gjerne sammen med andre. Det er sosialt og en fin måte å være sammen på. ▶▶

LIMANDA LIMANDA!
Vi står på en gammel trekai. Utstyret har spredt seg utover. Esker med kroker, søkke og dupper, perler til å tre på sena. Et stativ er satt opp for å hvile de tre stengene. Han fisker som en proff og følger nøye med på de tre stangtuppene. På badestranda uler barn av glede de få fridagene de har igjen før skolestart. Ole-Håkon tørker svetten under capsen.

– Fader så varmt det er, grynter han, før han gjør et tilslag med den ene stanga.

Han har lovt oss minimum fem arter i kveld, kanskje klarer vi å bikke ti.

– Men jeg blir skuffa om vi ikke kommer over fem, altså.

Opp av sjøen kommer noe flatt, på størrelse med en liten tallerken.

– Se der ja, her har vi første arten – en sandflyndre. Limanda Limanda, heter den på latin – du ser det på den svingen på sidelinjen her på siden. Bra størrelse. Kjempematfisk, sier han og slipper den opp i karet med vann.

Det skal bli flere av denne sorten utover kvelden.

BRUK NATURLIG AGN
Ole-Håkon har valgt å ta oss med på bunnmeite. Har du lyst til å begynne med artsfiske, er det dette som er teknikken som er best å starte med, mener han. Glem stingsild og sluker. Ole-Håkon er overtydelig:

– Du må gjerne stå der og denge sluk dagen lang. Ofte får du ingenting, og det er virkelig ingen god start på fiskekarrieren.

Essensen i bunnmeitefisket er nemlig naturlig agn.

– Det er det som gir mest fisk og mest action, særlig om du bruker reke på kroken. Da kjøper du bare reker i butikken, piller den og deler den i to og setter på kroken. Du kan også bruke hele, om du ønsker å få større fisk. Men om du deler den, så får du fisk som er mer enn stor nok til å lage mat av, sier han.

Skal du få barn hekta på fiske, så er du sikret suksess om du gir dem en stang med en krok og en rekebit på. Da biter det.

– Hovedregelen er egentlig enkel: Bruk naturlig agn – få mer fisk, sier Ole-Håkon.

◀ **Agn.** Bruk naturlig agn, gjerne reker. Det gir garantert fangst. Kom deg gjerne ut på en kai eller en utstikker, slik at du kommer deg utenfor tangbeltet – da setter du deg ikke fast, og du får sjansen til å få flere arter.

▼ **Småtorsk er det nok av.** Totalt fikk vi sju arter denne kvelden: Sandflyndre, rødspette, torsk, hvitting, sypike, svartkutling og bergnebb.

SJELDEN ART
Ole-Håkon Heier er en sjelden art. Riktignok har han en basiskunnskap som naturforvalter med master i forvaltning og ferskvannsfisk. I tillegg er han fylkessekretær i Norges jeger- og fiskerforbund i Østfold. Men den største kunnskapen har han tilegnet seg gjennom sin enorme fiskelogg.

Som fjortenåring begynte han å notere ned hver eneste fisketur han var på og hvor mange fisk han fikk. Det sluttet han aldri med. Nå, nesten tredve år seinere, har han rundt 2 300 loggførte fisketurer. Snart 36 000 fisker har vært i hans hender, før de som regel har blitt sluppet ut igjen. Ja, om de ikke har blitt agnfisk, kattemat eller havnet på egen tallerken, da.

– Det er nok ikke mange som har en slik oversikt, sier han ubeskjedent om sin egen pertentlighet.

Sandflyndre på kroken: Denne er lett å få og er en kjempegod matfisk. Den trives på dyp fra 1 til 40 meter og er lett tilgjengelig både fra land og fra båt.

VI KOM I MÅL
Etter hvert nærmer vi oss måltallet på minimum fem arter. Flere sandflyndrer enn forventet havner i balja, men også noen sypiker og en hvitting. Ole-Håkon gleder seg over matauken og gjentar at sandflyndra er «skikkelig god matfisk».

Idet danskebåten glir forbi oss, og før hekkbølgene når kaia, glir også sola sakte ned bak Vestfold et sted. Den varme augustettermiddagen går over til å bli en kjølig høstkveld.

Vi lander på totalt sju arter denne kvelden – 24 fisk i stort og smått. I balja har vi en rødspette, flere sandflyndrer, en hvitting og noen sypiker. Et par torsk under minstemålet ble kastet ut med det samme. I tillegg ligger det både svartkutling og bergnebb oppi balja.

Før vi pakker sammen forsøker Ole-Håkon å oppsummere noe av fascinasjonen han har for artsfisket:

– Det kuleste med dette fisket er jo når du får en stor fisk av en spesiell art du er ute etter og som du har ønsket deg lenge. Men en stor fisk av en art kan også være fire gram, mens en håkjerring kanskje ikke er stor før den er 400–500 kilo. En sandkutling er stor når den er kun 6 gram...

PROLOG
Etter fisketuren setter RS-Magasinet seg i bilen og kjører hjem. Det er mørkt og det er kaldt. Dagen vår er over. Men ved bilen rigger Ole-Håkon Heier om, og tar med seg et vindu med med en vindusramme. Han skal se etter piggvar på stranda før han skal videre for å sanke reker til en fisketur på Svalbard bare noen dager seinere. Til tross for et hektisk liv, med mange baller i lufta har han all verdens med tid i kveld. Evnen til knallhard prioritering er et «must». Og i kveld er det er fisking som har hele hans oppmerksomhet. ■■

TIPS, UTSTYR OG METODER TIL OVER 100 NORSKE ARTER

Ole-Håkon Heier ønsker å dele kunnskapen han har opparbeidet seg. Derfor har han skrevet boken «Hekta på fiske – tips, utstyr og metode til over 100 norske arter». Boka beskriver hvordan man kan fiske effektivt i både ferskvann og saltvann, og hvordan man kan lokke den store drømmefisken på kroken. Boka gir også en innføring i ulike typer stenger, sener, metoder, agn og fôring.
Boka kan bestilles på for eksempe **ark.no, norli.no** eller **bokkilden.no**

HER FISKER DU!

Artsfiske handler om å drive et målrettet fiske. Det betyr at en velger metode, agn, tidspunkt og fiskeplass for å øke muligheten for å fange akkurat den fisken man er ute etter.

– Ikke kompliser det for mye, bare fisk og sørg for at du står trygt, sier Ole-Håkon.

Alle fiskene har sin plass i naturen, noen lever dypt nede i havet i steinrøysa, noen lever på grunna eller inne i en molo. Ved å drive denne typen sportsfiske, er det dette du lærer deg. Det kommer etter hvert.

Ole-Håkon anbefaler å lete etter byggverk og strukturer, som for eksempel moloer.

– Vestlandske fergekaier er jo en klassiker. Her har du gode muligheter for å dra en fem til ti arter. Bergylte, gressgylt, bergnebb og blåstål for eksempel. Som regel finner du også sei, lyr, makrell og tangmakrell der.

Ole-Håkon anbefaler også å bruke brygger og kaier. Da kommer du som regel utenfor tangbeltet, og får god dybde, og er garantert fisk.

SLIK FISKER DU!

Du trenger ikke særlig avansert utstyr for å starte med artsfiske.

Begynn med en 10–40 grams kastestang, ikke for grov. Om du har lyst til å prøve deg på kystmeite, så kan du trygt stå med én stang og fiske. Når du har fisket litt og fått litt erfaring, kan du øke med flere stenger.

Det er viktig å ikke bruke for store kroker. Kjøp deg et utvalg av forskjellige krokstørrelser og legg merke til hva som biter på, og hvilken størrelse fisken du får har.

Skaff deg også noen søkker med vekt fra 5 – 80 gram. Bruk ikke tyngre søkke enn hva du trenger for å kaste ut dit du skal fiske, synke kjapt nok til bunnen og ikke bli tatt av strøm eller vind.

Du kan bruke vanlig sene i begynnelsen, men av og til kan det være nødvendig med noe tynnere sene for å klare å knyte på de minste krokene. Bruk gjerne to kroker samtidig og søkke i bånn, og lær deg hvordan du lager dine egne fisketakler.

For de større artene kan en tykkere fortom nede ved kroken redusere faren for senebrudd. Berggylta er f.eks. veldig god på å dra seg inn mot rurdekte steinoverflater og da trenger du et snøre som tåler litt på den nederste delen. Bruk reke, makrell eller mark som agn.

Dine fordeler med forsikring i Pantaenius

Sjøassistanse
Har du behov for assistanse eller slep til nærmeste verksted?
Pantaenius dekker kostnadene inntil NOK 37.000,-

Inspeksjonskostnader
Har du hatt en grunnstøtning og ønsker å inspisere undervannsskroget? Pantaenius dekker inspeksjonen uten fratrekk av egenandel!

Nytt for gammelt
- Dekker delskader uten avskrivning
- Dekker riggskade uten avskrivning

Kappseilas
Dekkes under standarddekningen uten utvidet egenandel

Ingen egenandel
- Totalskade
- Personlig løsøre
- Transportskade
- Dersom ditt fortøyde eller oppankrede fartøy påseiles av 3.part
- Brann
- Innbrudd
- Lynnedslag

DEN 1433 www.hph.de 02/2015

PANTAENIUS
Spesialist på båtforsikring

Tyskland · Storbritannia · Monaco · Danmark
Østerrike · Spania · Sverige · USA · Australia
Pantaenius NUF · Postboks 1433 Vika · 0115 Oslo
Tlf. +47 22 83 41 11 · info@pantaenius.no

pantaenius.no

SERVICE DU ALLTID KAN STOLE PÅ

Hos en autorisert Volvo Penta-forhandler får du alltid profesjonell hjelp. De har alle spesialverktøyene og alt diagnoseutstyret som kreves for å tilse at motoren er i perfekt stand. Med regelmessig service og forebyggende vedlikehold får du et bekymringsløst, trygt og langvarig eierforhold til Volvo Penta motoren din. Og gjennom vår Action Service kan du dessuten få hjelp døgnet rundt, sju dager i uken. Ligg en båtlengde foran – kontakt din Volvo Penta forhandler allerede i dag! **WWW.VOLVOPENTA.NO**

VOLVO PENTA »SHOP

Nå kan du kjøpe Volvo Pentaoriginaldeler og -tilbehør på nettet fra din lokale forhandler når du ønsker det.
www.volvopentashop.com

VOLVO PENTA

Bytt til Miljømotoren NÅ!

KJØR RASKERE - LENGRE - FOR MINDRE

Keyless start system
Presicion control
Selective rotation

Suzuki Keyless startsystem er et nøkkelfritt startsystem hvor du kan starte utenbordsmotoren med et knappetrykk. Suzuki Precision Control er en "drive-by-wire"-kontroller som eliminerer friksjon og motstand. Suzuki selektiv rotasjon gir deg muligheten til å kjøre i enten normal (med klokken) eller motroterende (mot klokken) modus.
Lean Burn Control gir optimal drivstofføkonomi kombinert med høy ytelse. Lean Burn Control gjør våre motorer enda mer miljøvennlige. Motorer som leveres med Lean Burn er DF9,9 B Sport, DF15A, DF20A, DF25A, DF30A, DF40A, DF50A, DF60A, DF70A, DF80A, DF90A, DF100A, DF115A, DF140A, DF150TG, DF175TG, DF200A, DF250A og DF300A.
Dette intelligente drivstoffstyringssystemet "spår" drivstoffbehovet ved å overvåke motorens ytelse og driftsforhold ved å gi magrere drivstoffblanding til motoren. Resultatet er bemerkelsesverdig forbedringer i drivstofføkonomien.

LEAN BURN **Suzuki - overlegen teknologi!**

Få nærmere informasjon om Suzuki båtmotorer:

erling sande
erling-sande.no

SUZUKI
Way of Life!

BARENTS

BEREDSKAP I NORD

REDNINGSSELSKAPET FÅR EN STADIG STØRRE ROLLE I PLANLEGGINGEN OG GJENNOMFØRINGEN AV DEN ÅRLIGE ØVELSEN I BARENTSHAVET, DER NORSKE OG RUSSISKE BEREDSKAPSAKTØRER DELTAR.

TEKST OG FOTO: Marianne Bergseth

Hvert år arrangeres «Øvelse Barents», for å øve samhandling mellom norske og russiske aktører og ressurser i forbindelse med søk, redning og forurensning i Barentshavet. I år var det Norges tur til å arrangere øvelsen, og Redningsselskapet deltok med RS «Gjert Wilhelmsen».

– Dette er en av de største og viktigste internasjonale «live-øvelsene» i norsk redningstjeneste. Den er ikke bare viktig innenfor SAR (search and rescue) og forurensningsbekjempelse, den er også med på å bidra positivt til Norges forhold til Russland på flere andre områder, sier Stig Fredriksen, beredskapsrådgiver i Redningsselskapet.

Redningsselskapet kom tidlig med i planleggingsgruppa, noe Fredriksen mener er avgjørende for en vellykket øvelse. ▸▸

Tidlig med i planleggingen. Redningsselskapet deltok i Øvelse Barents med RS «Gjert Wilhelmsen».

– Det er viktig å få definert sine øvingsmål så tidlig som mulig i planleggingen for å få gjennomført disse i samhandling med andre redningsressurser. Vi ble godt inkludert hele veien, og det er opparbeidet viktig kunnskap innenfor ledelse, kommunikasjon og rutiner i forbindelse med grensepasseringer i SAR-hendelser. I tillegg har Redningsselskapet nå blitt enda mer synlig for russiske myndigheter innenfor SAR i nordområdet, noe som vil komme til nytte og være avgjørende i en reell hendelse, sier Fredriksen.

Store kontraster. Mannskapet på RS «Gjert Wilhelmsen» leverte markører til russere, som vinket ivrig fra det russiske fartøyet M/V «Pamir».

ØKT TRAFIKK PÅ SJØEN

Sjøsikkerhetsanalysen til Kystverket spår en økning på 41 prosent i skipstrafikken frem mot 2040, der den største økningen skjer i Troms og Finnmark. Prognoser fra DNV GL anslår en økning i den utseilte distansen for produkttankere på 149 prosent og for råoljetankere på 74 prosent, i perioden fra 2013 – 2040. Den største økningen skjer i Troms og Finnmark, med henholdsvis 282 prosent og 300 prosent. Dette fordi det er forventet en vesentlig økning i skipstrafikken knyttet til eksport av petroleumsprodukter fra Nordvest-Russland.

Beredskapsdirektør i Kystverket, Johan Marius Ly, mener felles utfordringer gjør at oljevernberedskap og redningstjenester må stå sammen i de arktiske havområdene.

– Vanskelige klimatiske forhold, og et enormt geografisk område, gjør jobben ekstra krevende. Vi vil alltid være avhengig av hverandre, sier Ly.

Sjøsikkerhetsanalysen understreker en bekymring om at satsingen på sjøsikkerhet ikke står i stil med de store utfordringene samfunnet står overfor på dette området. Og at trafikkøkningen vil føre til flere ulykker dersom dagens sjøsikkerhetstiltak opprettholdes uten endringer eller tillegg.

STORE AVSTANDER

Daglig leder i Redningsselskapet i Finnmark, Rune Wedding, er enig med Fredriksen i at slike øvelser er viktig for å opprettholde god beredskap langs kysten i nord.

– Det var god kommunikasjon hele veien, med mye radiokontakt med både russerne og Kystvakten. Slike øvelser gjør at de forskjellige etatene kjenner til hverandre og ikke minst blir klar over hvilke ressurser Redningsselskapet besitter. Vi jobber også mot kommuner og fylket for å komme med i deres beredskapsplaner, sier Wedding som mener at den største utfordringen med beredskapen i Finnmark er store avstander og lite folk.

– Å skulle opprettholde en god beredskap målt mot ressursbruk i forhold til antall oppdrag, er noe som hele tiden må vurderes. I Finnmark har vi tre fast bemannede skøyter og én frivillig, med i overkant av 300 oppdrag per år. På Østlandet er det femten skøyter som dekker en fjerdedel av det geografiske området som i Finnmark. En skøyte i Finnmark kan ha 6–8 timers gange hver vei til oppdrag, og det er i fint vær! Men, beredskapen er god. Kystvakten og 330-skvadronen er svært viktige i dette arbeidet, og kystflåten får oftest den hjelpen de har behov for. ■■

Kystvakt. KV «Harstad» deltok også i øvelse Barents.

Kamov-27. Det russiske militære helikopteret ble utviklet for sovjetisk marine.

Markør. Da redningsskøyta fant den første markøren var den allerede oppdaget av et måkepar.

Sjøsikkerhet for liten og for stor

Det Norske Veritas spiller en viktig rolle

Foto: Redningsselskapet

RS "Det Norske Veritas" har reddet 10 personer og assistert 805 fartøy siden hun var ny for 7 år siden. Redningsselskapet skaper trygghet for sjøfarende på kysten.

Det Norske Veritas er klasseselskapet for fiske- og kystflåten, og er Godkjent Foretak for fiskefartøy mellom 10,67 og 15 meter.
DNV er en naturlig samarbeidspartner for nybygg til klasse og for typegodkjenning av fritids- og arbeidsbåter til DNV standard.
Nybygg i henhold til DNVs regelverk betyr trygghet for fartøyets tekniske tilstand.

DNV arbeider for sjøsikkerhet for liten og stor. Dette oppnår vi sammen med våre kunder, med lokal kompetanse og tilhørighet ved hjelp av et stort og godt utbygget nettverk i over 100 land.

Det Norske Veritas AS
Tlf 55 94 36 00, E-post steinar.dahl@dnv.com
www.dnv.no/fisk
DNV is a global provider of services for managing risk, helping customers to safely and responsibly improve their business performance.
DNV is an independent foundation with presence in more than 100 countries.
www.dnv.com

MANAGING RISK

BETA MARINE

Beta Marine strømaggregat

- Effekt 4 - 49 KVA
- Stillegående

Leveres med eller uten kabinett

Beta Marine motor med seildrev

- 13,5 HK - 56 HK

Kan leveres med seildrev

Kan også leveres med seildrevkit tilpasset Volvo 110S, 120S og Yanmar SD20

Hvorfor velge Beta Marine?

- Kvalitetsmotor fra Kubota
- Lun rolig gange
- Leveres fra 10 - 99 HK
- Internasjonal forhandlerstøtte
- Ekstrautstyr tilpasset ditt behov
- Markedets beste pris?

Beta Marine

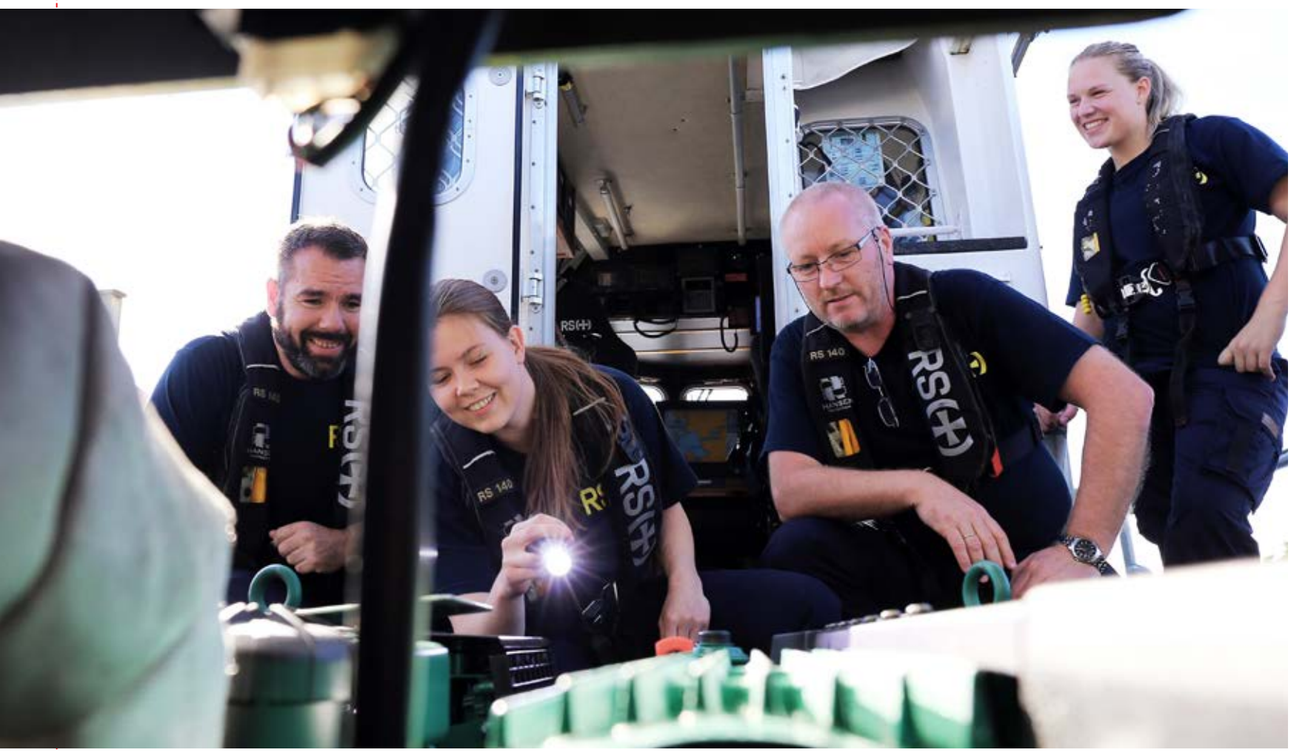
BETA MARINE AS
Tlf: 928 66 501 | www.betamarine.no

VI LOSER DEG UNNA SKJÆR I SJØEN!

Båtforsikring kan være et uoversiktlig marked for mange båteiere. Som megler har vi lang erfaring med båt og forsikring, og gjør det vi kan for å representere deg på en trygg måte i markedet.
Norwegian Broker er Norges ledende megler innen fritidsbåtforsikring til privatpersoner.
La oss hjelpe deg!

båt NORWEGIAN BROKER

www.norwegianbroker.no | 02BÅT(02228)



Motorsjekk. Før avgang med RS «Bjarne Kyrkebø» går matrosene, bestmann og båtfører gjennom en fast sjekkliste.

DRØMMEMATROSENE

I SJØREDNINGSKORPSET I BERGEN ER DET INGEN SOM KLAGER OVER UNGDOMMEN NÅ TIL DAGS. – NÅR VI REKRUTTERER FRA RS UNG FÅR VI ENGASJERTE ASPIRANTER SOM ALLEREDE KAN MYE OM BÅT OG SJØ, SIER KORPSLEDER OG BÅTFØRER SIMON RAVN.

TEKST OG FOTO: Tanja Krangnes

Etter en måned med rekordregn skinner sola på redningsskøyta «Bjarne Kyrkjebø», der fire ferske matroser står lent over motorkassen. Daniel André Ingemårsen (18), Silje Tufteland Moksnes (22), Simen Eid Paulsen (25) og Ane Sighaug Vatshelle (21) er alle medlemmer i RS Ung Bergen, Redningsselskapets tilbud for ungdom mellom 14 og 26 år. I vår var de dessuten nettopp ferdige med aspiranttiden i sjøredningskorpset.

Stødig veiledet av båtfører Simon Ravn og bestmann Per-Ørnulf Dæhli sjekker matrosene sjøvannfilter og drivreimer. De måler oljenivået på maskin, gear og vannjet, og ser etter lekkasjer på slanger og kuplinger. Så går Ane inn i styrhuset for å starte én og én motor. På dekk hører de ingen unormale lyder, så mannskapet er klare for avgang og «mann-over-bord»-øvelse.

ARBEIDSUKE BLE STYREPLASS

I 2011 var en av de frivillige i sjøredningskorpset i gang med å starte unglag i Bergen. Samme år skulle Daniel finne et sted å ha arbeidsuke. Valget var enkelt: Redningsselskapet i Bergen! Da han var ferdig med arbeidsuka var 13-åringen leder i unglaget, og har vært med siden.

– Jeg ønsket å bli med i det gode fellesskapet som er i Redningsselskapet og få mulighet til å hjelpe medmennesker. Her får jeg kunnskap og erfaringer som jeg får bruk for både som frivillig og ellers, sier Daniel, som ble aspirant i korpset på 18-årsdagen.

– Vi hadde ikke tatt ham inn uten erfaringen fra unglaget, sier båtfører Ravn.

> MÅLET VAR Å LAGE DET BESTE UNGLAGET I NORGE! SIER SILJE MED ET SMIL.

FRITID MED MENING

Venninnene Ane og Silje studerer marinteknikk ved Høgskolen i Bergen. Våren 2014 støtte de på Redningsselskapet på en båtmesse og fant meningen med fritiden i RS Ung.

– Det ble ikke så mye skole det påfølgende året. Det gikk i RS hele tida. Vi skrev søknader, satte i gang aktiviteter, kjørte båt og mye mer. Målet var å lage det beste unglaget i Norge, sier Silje med et smil.

RS Ung Bergen har i dag 25 aktive medlemmer mellom 14 og 25 år, og en rekke aktiviteter. De trener manøvrering og navigering, seiler og padler. De besøker nødetatene, er på omvisning på båter, lærer førstehjelp, tar VHF-kurs, båtførerprøven og har temakvelder.

Ane er nå leder for unglaget, og sitter også i interimstyret til RS Ung på landsbasis.

– Det er kjekt å lede et unglag med så mange motiverte ungdommer. Det er mye gøy med maritime aktiviteter og båtliv, og det er morsomt å få til noe, sier hun.

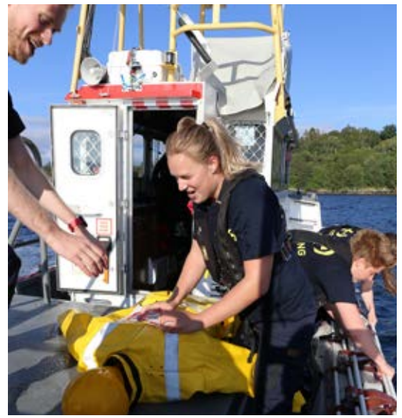
– Det er givende å se at folk får bedre selvtillit og at lagånden bygges underveis, tilføyer Silje.

EN SLAGS FAMILIE

– Vi blir som en familie, mener Simen, som ble med i RS Ung for ett år siden. Med bachelorgrad i økonomi og administrasjon er han økonomiansvarlig i laget, og nå også matros på redningsskøyta.

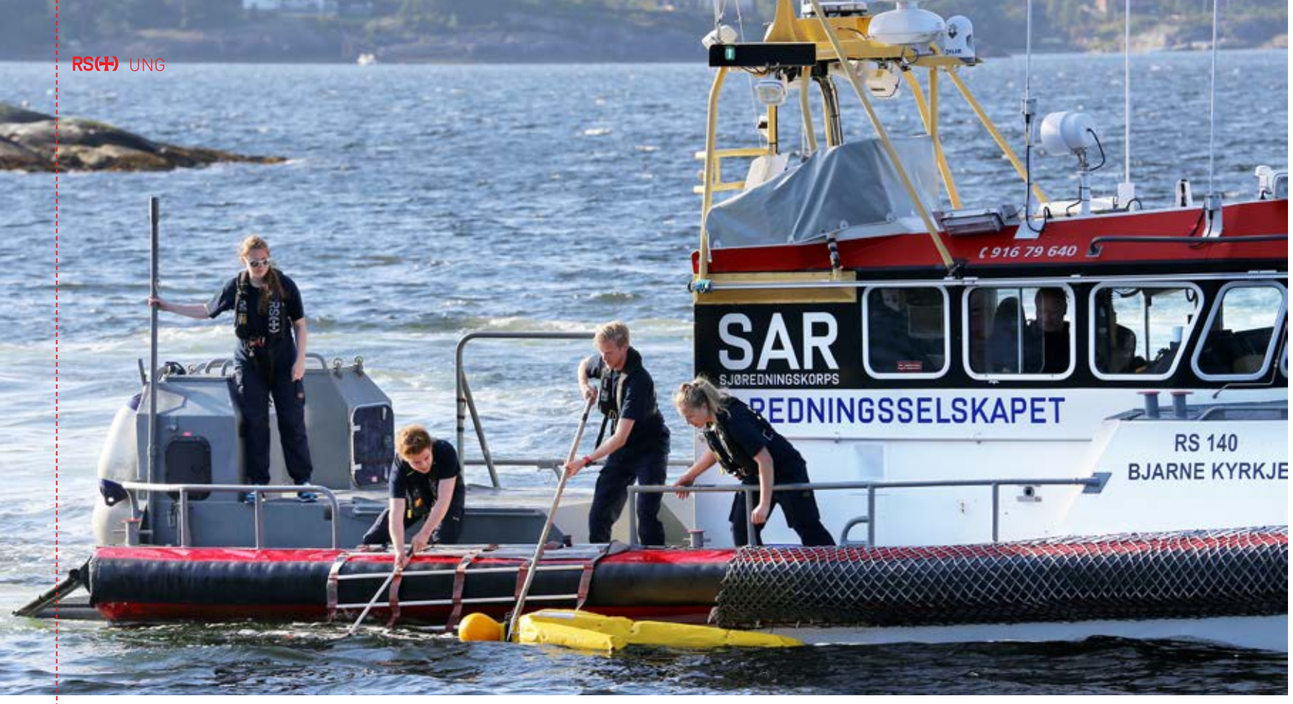
– Jeg har vært interessert i båt og sjø så lenge jeg kan huske, og å bli frivillig i sjøredningskorpset har vært en drøm i mange år.

Simen legger til at han alltid jobber strukturert mot målene sine, så etter at utdanningen var unnagjort og jobb sikret, var sjøredningskorpset neste mål. Siden



◀ **Øvelse gjør mester.** Simen og Silje praktiserer hjerte-lunge-redning på dukka «Gudrun».

▼ **Sol og glede i Bergen.** Matrosene Ane og Daniel, bestmann Per-Ørnulf, båtfører Simon og matrosene Silje og Simen på kaia i Hjellestad.



Mann over bord. Matrosene samarbeider godt når «Gudrun» tas om bord ved hjelp av redningsnettet.

det er lang venteliste for å bli med i korpset i Bergen ble Simen rådet til å gå veien gjennom unglaget.

– Jeg har lært masse i RS Ung. Det er en utrolig flott og stødig plattform å starte på for oss som er unge og har lyst til å avansere videre til et sjøredningskorps. Jeg har blitt kjent med Redningsselskapet, møtt flotte folk, lært mye og vist at jeg virkelig vil dette. Og i vinter fikk jeg tilbud om å bli aspirant. Det var en fin telefon å få, for dette er en hobby jeg håper å ha hele livet, sier Simen.

KICK-OFF MED BETASUPPE

Ideen med å rekruttere aspiranter fra unglaget til korpset ble lansert over litervis med betasuppe, tilberedt av Siljes mormor. Unglaget innledet sesongen 2015 med å invitere distriktskontoret, sjøredningskorpset og mannskapet på RS «Kristian Gerhard Jebsen» til kick-off, der de fortalte hva unglaget ville oppnå. Ett av målene var altså å få til en overgangsordning fra unglaget til sjøredningskorpset.

– Styret i korpset så på unglaget som et godt rekrutteringsgrunnlag. Vi ble enige om at vi kunne få være med så lenge vi fortsetter i unglaget. På den måten får vi overført kunnskap fra korps til unglag, og ungdommene i laget er klare til å bli frivillige på skøyta når de fyller 18 år, sier Ane, og legger til at unglaget og korpset har flere felles aktiviteter.

– Blant annet er unglaget ofte markører når sjøredningskorpset øver, og vi har felles undervisningskvelder med temaer som knoper og stikk, fortøyning og motor. Det gjør det ekstra gøy og lærerikt å være med i unglaget.

Nå ønsker Ane og resten av gjengen å lage en enda bedre opplæringsplan med konkrete læringsmål, i samarbeid med korpset.

– På sikt håper vi at dette skal bli en nasjonal plan for Redningsselskapet, sier Ane.

- BANKERS!

Allerede i april i fjor startet Ane, Silje og et annet ungmedlem aspirantperioden om bord i RS «Bjarne Kyrkjebø». I vinter fikk de selskap av Daniel og Simen.

– I aspiranttida blir de kjent med redningsskøyta, lærer dekksarbeid og deltar på en rekke øvelser. Vi ser på egnethet, evnen og viljen til å lære og om de løser oppgavene sine på en god måte, forteller bestmann Per-Ørnulf Dæhli, som er strålende fornøyd med de unge matrosene.

– Det er fantastisk å få så motiverte aspiranter fra unglaget. De har satt seg inn i hva som kreves. Å være frivillig på redningsskøyta er på mange måter som en jobb, det tar mye av fritida.

Korpsleder Simon Ravn nikker.

– Når vi tar inn nye frivillige faller mange fra i løpet av aspiranttida, men ingen fra RS Ung har sluttet. De er bankers. Når de starter har de allerede båtførerprøven, VHF-kurs og kan bruke lensepumpa. På sett og vis er de ferdige med aspiranttiden før de begynner!

MANN OVER BORD

Etter at matrosene har reddet mann over bord-dukka og utført hjerte-lunge-redning, blir Silje og Daniel, som egentlig ikke har vakt i kveld, satt i land. De to andre blir igjen.

De fire matrosene har allerede gått over 20 vakter hver i år, og fått prøve seg på mange reelle oppdrag. Som regel går det i slep, buksering, lensing og heving av båter, men det kan også være mer dramatiske eller spesielle hendelser.

– På en av vaktene hentet vi en person som hadde fått et illebefinnende om bord på «Statsraad Lehmkuhl». Han ble overført med line til redningsskøyta, før vi møtte ambulansen på kaia, forteller Daniel.

– Vi var også med og passet på en flokk grindhvaler som ble skremt av mange nærgående tilskuere, sier Simen.

Etter at RS-Magasinet har gått på land, rykker RS «Bjarne Kyrkjebø» ut til en båt som fylles med vann og er i ferd med å gå ned. Simen og Per-Ørnulf hopper om bord for å lense. Ane sitter bak roret, og styrer slepet trygt mot havna med båtfører Ravn plassert i styrmannstolen. ■■

Holdt på å synke. Matros Ane fester slepet på fritidsbåten.

RS Ung

FAKTA

- RS Ung er Redningsselskapets ungdomssatsing for deg som er mellom 13 og 26 år
- Lyst til å bli med i et unglag? Se **rs.no/ung**

Frivillig i sjøredningskorps

- 25 av 50 redningsskøyter er bemannet av frivillige, som er organisert i sjøredningskorps
- Som frivillig får du nødvendig opplæring og kursing
- Lyst til å bli frivillig på sjø eller land? Se **rs.no/frivillig**

ParmaFender®

Ny og forbedret
- Yttersjikt som hindrer sverting
- Større dimensjoner
- Sterkere monteringsbånd

ParmaFender® er et patentert høykvalitets bryggefendersystem som kan monteres på så vel stålbommer som tre- og betongbrygger.

Fenderlister tilpasset de fleste båtmodeller.

➢Kvalitet
➢Finish
➢Design

Produsent av spesialiserte profiler slanger og rør.

Parma Plast as

post@parmaplast.no
Tlf: 56 31 69 00

www.parmafender.no

6005

- Uten brems
- Selvjusterende vugge
- Vinsj
- Nesehjul

Totalvekt:	750 kg
Nyttelast:	580 kg
Båtlengde:	Inntil 17'
Største utv. (L/B):	506/159 cm
Hjul:	13" Helårsdekk

Vannscooter!
Modell 6005 er også tilpasset for transport av Vannscooter.

BÅTHENGERE
TOTALVEKT 750 KG
• Kraftig, justerbar baugstøtte
• Standard med vinsj og nesehjul

6257

- Med brems
- Selvjusterende vugge
- Vinsj
- Nesehjul

Totalvekt:	1300 kg
Nyttelast:	992 kg
Båtlengde:	Inntil 20'
Største utv. (L/B):	613/200 cm
Hjul:	14" Helårsdekk

Selvjusterende vugge:
- Ingen justering
- Enklere og sikrere opptrekk
- Mer fleksibel

Du kan kjøpe Tysse båthengere hos forhandlere over hele Norge
Oversikt over utsalgssteder på tysse.no

DOCKMATE
For økt sikkerhet om bord!

dockmate

Dockmate trådløs styring inntil 6 enheter:

1 Båtmotor A
2 Båtmotor B
3 Signalhorn
4 Baugpropell
5 Akterpropell
6 Ankervinsj

For 1 innenbordsmotor fra kr 32 400,-
For 2 innenbordsmotorer fra kr 35 600,-

GSG
Automation & Control Tlf.: 4000 1995 www.gsgac.no

www.staubo.no Staubo.no Staubo Elektro-Maskin AS post@staubo.no

HVEM VET, KANSKJE DET BLIR EN TUK TUK-TURNÉ NESTE GANG, LER LARS.

Sjøutsikt. Countrymusiker Lars Kolberg trives best når han kan spille musikken sin på dekk på varme solfylte sommerdager.
Foto: Marianne Bergseth

Akustisk aften med sjøutsikt

Lars Kolberg og Eivind Westhagen mønstret i sommer på Westhagens 100 år gamle Colin Archer ved navn «Poseidon», for å bringe musikken sin til båtfolk i Oslofjorden.

TEKST: Marianne Bergseth

De to glade trubadurene traff hverandre på musikkscenen i Oslo og fant umiddelbart tonen. Derfor ble sommeren 2016 viet til turneen «Akustisk aften», med spillejobber på populære restauranter langs Oslofjorden.

– Jeg spiller countrymusikk på norsk, kun egne låter. Norske låter. Vaskeekte country, forteller Lars.

– Du må være den eneste i landet som driver med det, skyter Eivind inn.

Selv om disse to er vidt forskjellige fungerer de godt som et team.

– Jeg driver med folkrock, utenlandske tekster. Noen forstår det og noen gjør det ikke, forteller Eivind.

I beskjedne to knop putrer de bortover fjorden under en skyfri himmel en fredagskveld, på vei til kveldens spillejobb på Nesoddtangen. Eivind stemmer gitaren med en hånd og styrer skuta med den andre, mens Lars tar oppvarmingen på dekk.

Foto: Eigil Korsager

Akustisk aften. Lars Kolberg og Eivind Westhagen reiser rundt med Eivinds 100 år gamle Colin Archer, for å bringe musikken sin til båtfolk.

UTRADISJONELLE TRUBADURER

I sommer har altså Eivind og Lars tatt sjøveien, men det er ikke første gangen de to musikerne bruker utradisjonelle transportmidler på vei til konsertene sine.

– Jeg gjorde en liten togturné tidligere i vår, der jeg spilte på alle stasjonene på Gjøvikbanen. Vi er ikke så glad i sånne kjedelige transportmidler som bil eller turnébuss. Hvem vet, kanskje det blir en tuk tuk-turné neste gang, ler Lars.

Men nå er det altså båt som gjelder, og turnéskøyta er også hjemmet til Eivind. Selv om skipperen ikke visste noe som helst om båt før han kjøpte sin 33 fots Colin Archer for tre år siden, satset han alt på at dette skulle gå helt fint.

– Jeg ville ut av arbeidslivet og bare kose meg med musikken. Dette er en rimelig måte å bo på, så jeg gamblet og dro til Sørlandet for å hente båten jeg hadde kjøpt usett. Det er en del restaureringsarbeid med så gamle båter, og læringskurven er bratt. Heldigvis finner man svaret på det meste på YouTube. Der lærte jeg blant annet å skifte 30 meter med bordganger under vannlinja.

JORDA RUNDT

Det finnes ingenting som er mer viktig for Eivind enn musikken, men dersom det blir stopp på spillejobber hjemme, setter han seil og stikker til havs.

– Jeg har aldri seilt lenger enn fra Flekkefjord til Oslo, men du skal ikke se bort ifra at jeg tar med meg skuta jorda rundt.

– Er du sjøsterk?

– Nja, usikker. Har vel ikke helt funnet ut av det ennå, svarer Eivind og ler.

Men sjøsterk eller ei, Eivind er klar på at dette er og blir hans hjem nå, med mindre en rik dame kommer og drar han på land.

– Den siste kommentaren der var en spøk altså. Nei, jeg blir nok pent nødt til å bo her ja, har ikke råd til noe annet. Heldigvis trives jeg godt, både på sommeren og på vinteren. Flotteste boligen i byen. Til de som ikke får med seg turneen vår i år, så kan vi love at det blir mange flere konserter.
Følg trubadurene på **facebook.com/akustiske**

SPEIDER ETTER NYE SEILASER

DETTE ER HISTORIEN OM 20-ÅRINGEN GUDBRAND NORDLI OPPEGAARD. EN UNG MANN SOM ALLEREDE HAR SEILT OVER ATLANTEREN, OG SOM MÅTTE INNRØMME AT HAN VAR FOR UNG TIL Å DRIKKE DA MEDIEMOGULEN OG VERDENSVANDREREN BETTINA ALLER INVITERTE PÅ VIN OM BORD I YACHTEN SIN I STILLEHAVET.

TEKST: Frode Pedersen **FOTO:** Frode Pedersen og Privat

Redningsselskapet har mange unge, dedikerte mennesker. Mange av dem har allerede en maritim historie som tar pusten fra oss som bare snakker om drømmeseilasene våre.

Gudbrand Nordli Oppegaard er en av disse. Steinerskolebarn med foreldre som ikke hadde særlig interesse for båt og båtliv. Derfor ble vel også Gudbrands valg ganske vanskelig å akseptere for juristpappa og lærermamma da han kom hjem og sa han ville gå tiendeklasse på Sollerudstranda skole. Et sted hvor skoletrøtte kunne få et år med litt annerledes skolegang. Gudbrand stilte nok ikke i samme kategori som sine medelever. Han hadde forelsket seg hodestups i en flott eldre seilbåt som lå på beddingen utenfor det lille trebåtverftet som skolen drev. Gudbrand var 14 år og skulle bli båtbygger, sånn var det med den saken. ▸▸

Erobrer verdenshavene. 20 år gammel, men sett mer av verden enn de fleste.

Skipper. Båtbygger, skipper og «lærer» Jo Borkhus er skipper på «Felice». Han har betydd mye for Gudbrand.

Bestevenner. De tre barna om bord i «Felice», Birk,Billie og Mikkel hadfde verdens beste lekeonkel i Gudbrand.

Etter hvert fikk Gudbrand og båtbygger og «lærer» Jo Borkhus såpass greit forhold, når Jo og familien stakk til sjøs for å seile sydover mot Portugal, ble Gudbrand hyret på som mannskap og barnepike. For om bord var det tre små unger på seks måneder, to år og fem år. Gudbrand skulle hjelpe Jo å få båten «Felice», en Northwind 47, over Biscaya og ned til havn syd i Portugal. Der hadde resten av familien til «lærer» Jo søkt tilflukt i påvente av at båten skulle komme seg over «helvete» Biscaya. Familien hadde seilt i ukevis i dårlig vær, og tok derfor ikke sjansen på mer «dritt». Da var Gudbrand blitt 16 år.

INDUSTRIMEKANIKER ELLER TREBÅTBYGGER?

Sollerudstranda skole var et tilbakelagt stadium. Nå ventet nye valg. Industrimekaniker med trebåtbygging som valgfag, men så ble trebåtfaget lagt ned og han måtte hoppe av den karrieren. Han ble lærling hos Oslo Vann- og avløpsetat. Der har han gått ut og inn av mørke underjordiske tunneler siden, og har i dag fagbrev som industrimekaniker, men kunne kanskje tenke seg en noe annen befatning med vann enn det oslofolk slipper ut i kloakken.

SPEIDER OG SEILER

Vi spoler tidshjulet litt tilbake. Selv om Gudbrand hadde foreldre med lite peiling på båt og seiling, fikk han etter hvert bonusfamilier og tilgang på hytter ved sjøen. Gudbrand satte sjøbein i joller allerede som tiåring. Etter hvert gikk han over i sjøspeideren. Det var der interessen for alvor våknet. Det var da han begynte å streife bryggelangs for å se på det vakreste han visste. Store flotte seilbåter som kunne dra langt ut i verden. Stå til rors under åpen himmel, med jordkrommet horisont på alle sider. Koble bort og av verden, utenfor rekkevidde. Oppleve hvor liten du egentlig er på havet, men samtidig så stor fordi du mestrer naturen, ja nesten blir ett med den. Ordene er Gudbrands egne når han blir utfordret på å snakke om denne lengselen etter det åpne havet. Drømmer man lett kan avfeie når opphavet til ordene bare er 20 år. Men ikke i Gudbrands tilfelle.

Etter at han hadde seilt «lærer» Jos båt til havn i Portugal, ble han raskt rastløs og ville ut igjen. Tilfeldighetene, eller kanskje snarere personligheten til Gudbrand, gjorde at Jo tok ny kontakt da båten var kommet til Stillehavet. Han ville ha Gudbrand over for å seile med familien det neste året. Gudbrand var nå 17 år og måtte i tenkeboksen. Ett år er veldig lenge borte hjemmefra, spesielt fra moren, mente han. Hun er den som alltid blir konsultert før Gudbrand tar viktige avgjørelser. Slik var det med sjømannstatoveringen han fikk tatt i Papeete på Tahiti også. Mor måtte godkjenne før tatovøren fikk svinge nåla. Men nå skal vi ikke forskuttere handlingen. Tattisen fikk han faktisk på en seilas som ennå var verdenshav unna.

LAAAANGT HJEMMEFRA!

Speideren skulle igjen ut å seile. Denne gangen på andre siden av jorden. På flybilletten stod det Papeete, det er hovedstaden på øya Tahiti i fransk Polynesia. Turen gikk så videre med småfly til paradisøya Hiva Oah, en av Marquesa-øyene, og naboøya til Fatu Hiva, hvor Thor Heyerdahl og kona Liv tilbragte et helt år fra 1937 til 1938. Nå var Gudbrand skikkelig langt hjemmefra, men folkene han skulle seile sammen med var jo godt kjente, og det var båten «Felice» også. Et annet pluss var at «lærer» Jo og familien hadde utseilte distanser som var helt hinsides. På 18 dager hadde de seilt

NÅ SKULLE SYDHAVS-PARADISENE OPPLEVES, OG GUDBRAND GLED RASKT INN I ROLLEN SOM LEKEONKEL OG STYRMANN.

3 300 nautiske mil fra Galapagos, og nå var de altså inne mellom atollene i Polynesia. Det ble derfor rolige seilaser fremover. Nå skulle sydhavsparadisene oppleves, og Gudbrand gled raskt inn i rollen som lekeonkel og styrmann. En kveld ble idyllen brutt av et noe merkelig oppkall på kanal 16. Det var en dansk kvinne som lurte på om det var båter i nærheten som hadde lyst på noen glass Grand Cru. En god og dyr vin fra Burgund. «Lærer» Jo svarte at den norske besetningen på «Felice» gjerne tok et glass burgunder, de var jo tross alt i fransk Polynesia. Damen under den andre mastetoppen var den danske ukeblad-dronningen Bettina Aller. Hun som eier Allers og Se og Hør, er verdensvandrer, fjellklatrer og polfarer...ja, vi kan holde på lenge. Hun var på jordomseiling med mann og barn i en 92-fots motorseiler, ifølge Gudbrand. Vi tror han vi, det var bare å sjekke (B)loggen til Bettina, og der står det om dette møtet: *Felice fra Norge (se: www.frithav.com) ligger her også, så de var også ombord i går med deres tre børn. Vi pustede vores lille runde børnebassin op (sig ikke, at vi ikke har pool om bord) og fyldte det med vand. Og alle 5 børn plaskede og lo medens vi talte sejler-planer.*

Det ble nok ikke noe Grand Cru på Gudbrand, han var ikke grand nok, fortsatt bare 17, men fem unger i et plaskebasseng passet bedre for Gudbrand. Han så gjerne etter ungene i stedet for å sitte med de gamle.

På mange måter er det slik Gudbrand ▶▶

Tatovering. Denne tatoveringen fikk han i Papete i fransk Polynesia. Han måtte spørre mor om lov.

er. Spør du sjefen hans i Redningsselskapet, Erik Knudsen, så pøser han på med adjektiver. Sympatisk, reflektert, omtenksom, til stede for andre, servicevennlig og med mye integritet. Ikke rart den unge mannen er populær som mannskap på krevende seilaser. Heller ikke rart at han er populær i Redningsselskapet, blant barn og unge som skal lære sjøvett.

Det ble ikke et helt år i Polynesia på Gudbrand. Han ble der i to måneder fordi skolegang er viktig for en som ikke ønsker å seile inn i evigheten som ustudert (sjø)røver.

NEKTES HJEMREISE

Etter at han gjorde ferdig 2. klasse på videregående bar det ut i lære hos Oslo Vann- og avløpsetat. Nå skulle han bli industrimekaniker på ordentlig. Han ønsket i hvert fall å ha det som grunnlag for videre studier, og kanskje til og med ende som skipper med ingeniørbakgrunn. Den historien vet vi ikke svaret på for Gudbrand speider fortsatt etter drømmeyrket.

Når man er lærling kan man også ta seg noen friheter. Det gjorde Gudbrand blant annet da han ble tatt i arrest under en mellomlanding på flyplassen i Fort Lauderdale.

La oss spole en måned tilbake. Gudbrand ble oppringt av en ordentlig ingeniør, Torbjørn Mannsåker. Han og faren skulle seile over Atlanteren og trengte mannskap. Gudbrand fikk beskjed om at han først skulle møte mannskapet på et hotell i Amsterdam for en kort briefing. Der fikk han også beskjed om at pappa Mannsåker var veldig syk, men at de ønsket å gjennomføre denne seilasen de begge hadde drømt om.

Ung styrmann. Gudbrand ruver ikke i landskapet, men som mannskap ruver den unge mannen. Her fra en seilas over Biscaya.

Fra Amsterdam gikk turen til Kapp Verde-øyene hvor båten lå i påvente av god bør over Atlanteren til Karibia. Gudbrand hadde aldri sett en båt så bra og profesjonelt rigget som den 39-fots store Bavaria Cruiseren han nå var iferd med å mønstre på. Han skjønte en ting; det er verdifullt med god planlegging og det at både far og sønn var ingeniører som likte å ha alt 100 prosent og litt til. På tidsaksen er vi nå like før jul i 2014, Gudbrand er 18 år og regnes allerede som en erfaren seiler. Bavariaen hadde en spesialsydd genaker på 120 kvadrat, og med god vind hele veien kunne crewet på «Eir» ankre opp på Barbados etter 14 dager i sjøen. Karibia var nådd og unge Gudbrand kunne legge nok en seilas på CV-en.

Med forberedelser og hjemreise hadde han vært borte i nesten en måned. Og det kunne blitt mye lengre. Da Gudbrand landet i Fort Lauderdale manglet han nemlig utreisestempler fra Kapp Verde og riktige innreisestempler for USA. Amerikanere liker ikke at folk kommer uten identitet, og i noen timer trodde Gudbrand at det skulle bli jul i amerikansk varetekt. Etter nesten ett døgn skjønte endelig amerikanske immigrasjonsmyndigheter at Gudbrand var den han var, men at deler av reisedokumentene var veipunkter skrevet i stjernehimmelen over Atlanteren.

STUDERER MENS HAN SPEIDER

I påvente av nye seilaser har Gudbrand denne høsten begynt på den tekniske fagskolen «Tinius Olsen» på Kongsberg. Hvor den seilasen ender er han ikke helt sikker på, men kanskje noen har behov for en seiler med gode kunnskaper i kompositt-faget. Det er i hvert fall ett av de valgene han kan gjøre for å bli den studerte sjøroveren han planlegger å bli. ■■

NY MOTOR
er rimeligere enn du tror!

Du har hatt båten din i mange år og den er blitt som et familiemedlem. Du har lagt ned masse tid og penger på å holde skrog og interiør vedlike og gjerne oppgradert litt hvert år. Båten er som ny, men motoren er sliten.

Mercury MerCruiser har spesialisert seg på å gi din gamle båt nytt liv, **uansett hva slags motor du har fra før**.

MERCURY 75 YEARS EST 1939

Ny Mercury MerCruiser:
- *Bedre ytelse*
- *Økt verdi*
- *Sikkerhet*
- *Den siste og beste teknologien for bedre båtopplevelse*
- *Reduserte drivstoff- og vedlikeholdskostnader*
- *Miljøbesparelser*
- *Større båtglede*

Med Mercury MerCruisers **Bytt Til Nytt**-program er det **enklere** og **rimeligere enn du tror** å gi båten ditt et nytt og problemfritt liv.

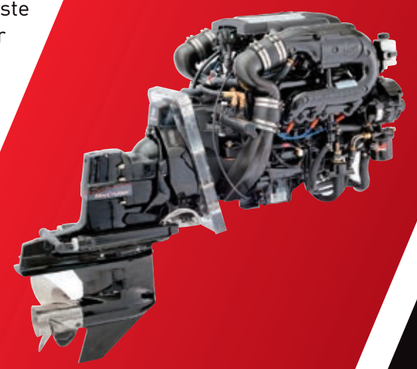
Mercury MerCruiser har motor, drev og gear til de fleste modeller, både bensin- og diesel. Ta kontakt så finner vi en løsning for DIN båt.

Priser fra 102.000 *
Mercury MerCruiser 3,0L TKS med Alpha drev, transom, kabler og instrumenter. Ved overgang fra Volvo Penta er adapterplate inkludert.

* prisene er ink hk-avgift og mva.
Montering kommer i tillegg.

Din nærmeste forhandler finner du på
www.mercury.no

MERCURY MerCruiser



Verdens mest kjøpte innenbordsmotor

SIKKER - SOLID - SPORTY

SARGO
THE ALLSEASON BOAT

Alle har vel fra tid til annen et behov for å kjøre hardt og utfordre bølgene. Det er en herlig følelse i rett type båt med et solid skrog og nok av fartsressurser.

Sargo er den praktiske båten med sportslige egenskaper. Den er lett å manøvrere og har suverene kjøreegenskaper, selv på åpent hav. Sargo-eiere forteller gjerne om den behagelige gangen, og om et skrog som klistrer seg fast til bølgene uansett hvor fort det går. Vi liker den «tøffe sportsligheten».

De sportslige egenskapene kjennetegner alle Sargo-modellene, fra 25 til 36 fot. Likedan det praktiske og fornuftige. Sargo er en flerbruksbåt som passer til et bredt bruksområde. Med nordisk interiør, blandes det praktiske med det stilfulle!

Sargo bygges fortsatt i Finland, med samme yrkesstolthet som produsenten har gjort siden 1967. Sol eller regn spiller ingen rolle. Sargo er en allværsbåt og bak rattet er det enkelt å smile.

SARGO.no

FG Racing AS – Avd Øst: Oksenøyveien 91, 1366 Lysaker – Avd Vest: Sæla Marina, 6817 Naustdal fg@fgracing.no – Tlf 930 99 002

Sarins Båtar Oy Ab, 67900 Kokkola, Finland, info@sargoboats.fi, www.sargoboats.fi

RIKKE LIND, GENERALSEKRETÆR

SIKKERHET OG SERVICE – DET ER REDNINGSSELSKAPET DET!

Det har vært en flott sommer! At vi har mye å gjøre i Redningsselskapet, bekrefter at dere som er Totalmedlemmer bruker medlemskapet aktivt, og at våre 50 redningsskøyter utgjør en forskjell der ute.

Siden begynnelsen av juni og frem til i dag har vi reddet 13 mennesker fra å drukne. Så langt i år har vi reddet 33 personer, det er tre flere enn i hele fjor. Redningsselskapet er stolt av dette tallet. Stolt fordi vi vet mye om hvor tragisk det er når de vi er glad i aldri kommer hjem. Det har også vært en gledelig nedgang i antallet omkomne fra fritidsbåt. Så langt i år har 15 omkommet, mot 25 i fjor. Man skal være forsiktig med å spekulere, men det kan jo være at påbudet om bruk av flyteplagg etter hvert virker inn på statistikken. Uansett tror vi at debatten rundt påbudet i seg selv er med på å skape bevissthet og holdninger til egensikkerhet.

Siden 1. juni har vi hatt 3 400 oppdrag og hjulpet 7 000 mennesker med smått og stort. Det er noen flere enn i fjor sommer. Størst økning ser vi på antallet grunnstøtinger i fellesferieukene i juli. Her hadde vi en oppgang på 28 prosent fra i fjor til i år.

Mange nye grupper søker også opplevelser på sjøen. Padlerne har blitt mange tusen flere de siste årene. Kiterne, brettseilere og vannscooterne øker også i hundretalls. Dette betyr at vi stadig oftere hjelper folk med litt andre behov enn de mer tradisjonelle. Vi lærer hele tiden, og nye typer hendelser betyr at vi hele tiden må fornye oss både når det gjelder utstyr og hvordan vi styrer beredskapen vår.

Også i år har mange tatt direkte kontakt med våre skøyter og bedt om seilingsråd. Vær og vind har også vært en av snakkisene på skippermøtene som har vært holdt over hele landet denne sommeren. For noen år siden valgte vi å kutte ut eskorte-tjenesten for heller å satse på og møte båtfolket ansikt til ansikt om bord i den lokale redningsskøyta, eller på telefon for de som ønsker den type service.

For obligatorisk register. Rikke Lind i Redningsselskapet utdyper hvorfor det er naturlig at et fremtidig obligatorisk register bør legges til Redningsselskapet og ikke til staten. Vi gir noe tilbake til båtfolket i form av økt trygghet på sjøen og bedre beredskap.

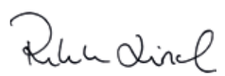
Ikke alle tenker på det som en service, men for mange spiller vårt Småbåtregister en viktig rolle for sikkerheten på sjøen. At en registrert båt er en identifiserbar båt sier mye om verdien et slikt register representerer. Det betyr at politiet lett kan finne eieren til en båt hvor man mistenker at noen kan ha falt over bord. Som regel handler det bare om at en båt har slitt seg fra fortøyningene, men en avklaring er uansett viktig og avhengig av at båten bærer et ferskt registreringsnummer. Det betyr at de 200 kronene det i dag koster å være medlem i vårt register, går rett tilbake til båtbrukeren selv i form av bedre beredskap på sjøen fra vår side.

Nylig kom Miljødirektoratet med en rapport der det foreslås å innføre et obligatorisk register som senere kan brukes som base for innføringen av en returordning for utrangerte fritidsbåter. Det hilser vi velkommen, men vi har tidligere vært skeptiske til at dette bare ble et statlig register som var dyrt å drifte og som vil legge til rette for nye skatter og avgifter rettet mot fritidsbåtfolket. Det forrige registeret var tungrodd og dyrt. Det var også årsaken til at det ble lagt ned. Vi forutsetter at et eventuelt nytt register blir opprettet for å gi noe tilbake til båtfolket.

Det er foreløpig ikke enighet om hvordan en eventuell destruksjon av gamle fritidsbåter skal foregå. Og det er i hvert fall ikke enighet om at det er båteierne selv som skal betale for returordningen gjennom et nytt gebyr – slik direktoratet foreslår.

Redningsselskapets Småbåtregister er allerede godt innarbeidet, og hvor det allerede finnes 155 000 båter med kartlagt eierforhold og identitet. Ansvaret for registeret har vi hatt siden vi tok over dette fra Tollvesenet i 2005, da staten ikke lenger ønsket å ha et register i egen regi. Siden overgangen har vi bygget opp en solid båteierbase. Vi samler også tilleggsinformasjon som gir nyttig service til brukerne langt utover det å være et rent register. Poenget mitt blir derfor at Redningsselskapet har bygget kompetanse som er unik når det gjelder å drive denne type register.

Det bør vi få fortsette med. Å legge dette tilbake i statlig regi er en dårlig ide. Vi i Redningsselskapet ser frem til debatten som Miljødirektoratet nå legger opp til. ■■



Miljødirektoratet:

Båteierne må selv betale for en fremtidig returordning

Miljødirektoratet foreslår et obligatorisk småbåtregister og at en fremtidig returordning skal finansieres ved at båteierne selv skal betale et årlig gebyr. Dermed legges ideen om at båtprodusentene får ansvar for en vrakpant til side inntil videre. Dette fremkommer i Miljødirektoratets nye rapport «Finansiering og organisering av en returordning for fritidsbåter».

TEKST: Oddbjørn Nesje

Det er spesielt ideen om å knytte en eventuell returordning til et småbåtregister som gjør denne debatten relevant for Redningsselskapet. Den ideelle organisasjonen driver landets største småbåtregister – Redningsselskapets Småbåtregister med 155 000 registrerte båter.

– Redningsselskapet ønsker Miljødirektoratets initiativ om returordning for fritidsbåter velkommen. Dersom det skal knyttes til et småbåtregister mener vi det vil være samfunnsøkonomisk å ta utgangspunkt i, og videreutvikle, Redningsselskapets Småbåtregister som allerede eksisterer, sier Atle C. Strøm, leder for Redningsselskapets Småbåtregister.

På spørsmål fra RS-Magasinet om hvordan Miljødirektoratet ser for seg å bruke Redningsselskapets Småbåtregister i en fremtidig returordning, svarer direktør Ellen Hambro:

Ellen Hambro, direktør i Miljødirektoratet

– Vi foreslår å finansiere håndtering av den store mengden fritidsbåter som allerede er på markedet gjennom en årlig innbetaling fra båteierne. Et obligatorisk småbåtregister muliggjør innkreving av et slikt gebyr fra de aktuelle båteierne på en rasjonell måte. Et slikt gebyr skal i tilfelle dekke kostnader til å drifte registeret og returordningen, inkludert innsamling og behandling av fritidsbåtene som kasseres. Et obligatorisk småbåtregister vil også være veldig nyttig for både politi, redningstjeneste, tollvesen og forsikringsbransjen.

Redningsselskapets Småbåtregister er Norges største register for fritidsbåter opp til 15 meter. Driften av Småbåtregisteret ble overtatt av Redningsselskapet i 2005 fra Tollvesenet. Småbåtregisteret er et viktig verktøy i Redningsselskapets kjernevirksomhet, og overskuddet går direkte tilbake til sjøsikkerhet for båteierne og alle sjøfarende.

Strøm forteller at det allerede er etablert et godt og velfungerende samarbeid mellom Redningsselskapet og politiet, Hovedredningssentralen, lokale redningsetater, forsikringsbransjen og båteiere. Redningsselskapet har lenge fremholdt at det vil være samfunnsnyttig, og en god løsning for både myndighetene og båteierne, å satse videre på Småbåtregisteret som allerede finnes, i stedet for å bygge opp noe helt nytt.

– Vi mener Redningsselskapets Småbåtregister et naturlig utgangspunkt for en fremtidig returordning. Derfor har vi bedt om et møte med både Miljødirektoratet og Klima- og miljødepartementet for å drøfte mulighetene for et samarbeid mellom vårt Småbåtregister og en eventuell returordning, sier Strøm.

NYTT GEBYR FOR BÅTEIERE

I brevet til Klima- og miljødepartementet foreslår Miljødirektoratet at det etableres et obligatorisk, gebyrfinansiert småbåtregister. Gebyret skal dekke kostnadene ved etablering og drift av registeret og returordningen, i tillegg til innsamling, miljøsanering og behandling av fritidsbåtene som kasseres.

– Det er mange som har tatt til orde for en produsentansvarsordning med vrakpant, men våre beregninger viser at det kan bli uforholdsmessig dyrt, sier Ellen Hambro, direktør for Miljødirektoratet, i en pressemelding.

Ifølge Miljødirektoratet vil en produsentansvarsordning innebære at kostnaden ved kasseringen blir finansiert med et prispåslag på nye båter. Deres beregninger viser at det vil gjøre nye båter svært dyre. Årsaken er at det vil kasseres mange flere båter enn det kjøpes nye i de nærmeste årene. Slik vil det sannsynligvis fortsette å være i overskuelig framtid. Miljødirektoratet anslår at hver nybåtkjøper vil måtte finansiere avfallshåndteringen av mellom to og seks brukte båter gjennom en produsentansvarsordning med vrakpant.

– Det vil bety en voldsom prisøkning på enkelte nye båter. En seilbåt kan eksempelvis bli opptil flere hundre tusen kroner dyrere. Vi tror det er lurere å fordele kostnaden på alle båteiere enn på bare dem som kjøper seg ny båt, sier Hambro videre i pressemeldingen.

Redningsselskapet håper at forslaget om registrering og returordning for båter vil innføres på en måte som gir minst mulig ekstra kostnader for båteierne.

– Miljøhensynet må veie tungt, og det er på tide med en returordning. Men det er ikke nødvendig å finne opp kruttet på nytt når løsningen kan være å knytte den til vårt Småbåtregister, avslutter Strøm.

Nå tar Klima- og miljødepartementet saken videre i regjeringen.

– Henleggelse av utrangerte fritidsbåter er et økende miljøproblem og vi ser på tiltak som kan redusere dette. Miljødirektoratets rapport er et innspill i dette arbeidet, men vi vil også vurdere andre forslag og gjerne ha en dialog med blant annet Redningsselskapet, sier Lars Andreas Lunde, statssekretær i Klima- og miljødepartementet.

■■

RS-Magasinet har snakket med noen sentrale aktører i debatten om småbåtregister og returordning. Her er deres reaksjoner på Miljødirektoratets rapport.

Geir Trulserud, direktør for skadeforsikring i Finans Norge:
– Finans Norge har hatt et godt samarbeid med Redningsselskapets Småbåtregister helt siden overtagelsen i 2005. Vi ønsker et obligatorisk småbåtregister som like gjerne kan driftes av en privat eller ideell aktør som Redningsselskapet, som av det offentlige. Dersom myndighetene går inn for et obligatorisk småbåtregister, bør det finne sted en anbudskonkurranse om hvem som skal drifte dette. Dersom det ikke kommer et obligatorisk småbåtregister, må en fremtidig returordning subsidieres gjennom nybåtsalget og over statsbudsjettet.

Roar Isaksen, sjef for Havnepolitiet i Oslo politidistrikt:
– Politiet har et godt samarbeid med Redningsselskapets Småbåtregister og vi ser for oss at det blir obligatorisk registrering av båter fra 10–12 fot og oppover. Vi håper alle registrene for båter på sikt blir samlet i ett offentlig obligatorisk register.

Leif Bergaas, daglig leder i Norboat:
– Vi mener det er flere fordeler enn ulemper med innføringen av et obligatorisk småbåtregister og at dette er nøkkelen til en suksessfull returordning. Redningsselskapet gjør en utmerket jobb med sitt Småbåtregister, men det må komme krav om at båten skal være registrert. Vi oppfatter at myndighetene vil jobbe med en anbudskonkurranse for å avgjøre hvem som skal drifte det obligatoriske registeret.

Returordninger

FAKTA

- Returordninger legger til rette for innsamling, forsvarlig behandling og gjenvinning av avfall.
- Vi har i dag ordninger for kasserte kjøretøy, elektrisk og elektronisk avfall (EE-avfall), emballasje, bildekk og PCB-ruter.
- Returordningen for kjøretøy har også vrakpant, hvor siste eier får 3 000 kroner ved innlevering. Det er også pant på enkelte typer emballasje.
- Miljødirektoratet har på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet vurdert miljøproblemet kasserte fritidsbåter og hvordan en returordning kan innføres og finansieres.

Kilde: Miljødirektoratet

DITT VOLVO PENTA CENTER PÅ SØRLANDET

- Båtopplag ute eller inne (frostfritt)
- Stor bryggeplass med kranløft
- Stort verksted for service og reparasjoner
- Servicebiler og servicebåt
- Salg av nye utenbords- og innenbordsmotorer
- Salg av reservedeler

KRISTIANSAND
Båt og Motor AS

Andøyveien 27 – Tlf. 38 05 81 00
www.kbm.no

AUTHORIZED VOLVO PENTA CENTER

MERCURY

Skreddersydde Havbruksbåter

Ring 56 57 02 00

Risnes Marine Craft as

www.risnes.no | post@risnes.no | tlf 56 57 02 00

marineharvest

Fra havet rett til festbordet

LES MER PÅ WWW.MARINEHARVEST.NO

Produksjon og reparasjon av båtkalesjer

- Vask og impregnering
- Tepper & kanting
- Puter
- Madrasser
- PVC presenninger

www.arvidthoresenbaatkalesjer.no
thorboat@online.no

Tønsberg
Tlf. 33 31 28 79
Mob. 90 55 69 23

Arvid Thoresen Båtkalesjer AS

Perkins
Marinemotorer

Perkins marinemotorer er stillegående og slitesterke. Rimelige reservedeler betyr god annenhåndsverdi over tid. Motorene kommer i mange versjoner både for strømproduksjon og fremdrift.

10 og 16 kW aggregat med kabinett

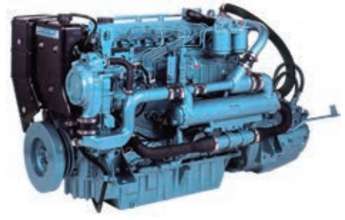
Aggregater for strømproduksjon om bord:

- 415GM	10,5 kWe v/1500 o/min
- 422GM	16,0 kWe v/1500 o/min
- 422TGM	22,0 kWe v/1500 o/min
- 44GM	38,0 kWe v/1500 o/min
- 44TGM	51,0 kWe v/1500 o/min
- 44TWGM	83,0 kWe v/1500 o/min
- 6TG2AM	104,0 kWe v/1500 o/min

Perkins marine fremdriftsmotorer har kompakte byggemål, lavt turtall og behagelig gange. I tillegg har motorene stort sylindervolum, noe som gir usedvanlig lang levetid. Selvsagt har de 2-polet elektrisk anlegg.

Fremdriftsmotorer for yrkes- og fritidsbruk:

- M130C	127 ahk	- 6,0 liter	- 2600 o/min
- M185C	182 ahk	- 6,0 liter	- 2100 o/min
- M215C	202 ahk	- 6,0 liter	- 2500 o/min



Et godt utbygd forhandlernett gir salg og service lokalt.

Universal Diesel AS

Industriveien 9 - 1473 Lørenskog
Tel. 67 91 2 8 00 - Faks 67 91 28 01
www.universal-diesel.no

Foto: RS «Utvær»

Klamrer seg fast. To menn ble reddet av RS «Utvær» etter at båten kantret.

REKORDMANGE REDDET I SOMMER

I SOMMER HAR REDNINGSSKØYTENE REDDET HELE 13 MENNESKELIV. TO AV DEM BLE REDDET AV RS «UTVÆR» ETTER Å HA BLITT MELDT SAVNET UTENFOR KYSTEN AV NORDHORDLAND PÅ KVELDEN 20. AUGUST.

TEKST: Tanja Krangnes og Janna M. Aarvik

RS «Utvær», som bemannes av frivillige fra sjøredningskorpset i Gulen og Solund, ble kalt ut av Hovedredningssentralen på Sola.

– Det var mørkt på havet. Da vi var på tur ut var jeg usikker på om dette kom til å gå bra. De hadde jo vært savnet i ni timer. Vi forberedte oss på det verste, forteller båtfører Jørn Øksnes.

De to mennene, som var ute i en åpen motorbåt, ble meldt savnet da de ikke kom tilbake som avtalt. Da mannskapet på RS «Utvær» oppdaget dem, hadde båten kantret og de to lå og klamret seg fast til skroget.

– Vi så at de rørte på seg. Det var en ubeskrivelig lettelse. Vi ble alle veldig glade. «Kan dere redde oss?» ropte de. Vi fikk av dem våte klær, og ga dem tepper og klær. Det er derfor vi er her. Det er drivkraften for oss frivillige, at det er behov for oss! forteller Øksnes.

Redningsskøyta brakte de to til land, der de ble tatt imot av en ventende ambulanse. Deretter dro mannskapet ut for å hente den kantrede båten.

FRA PARAGLIDER- TIL HØYHASTIGHETSULYKKER

I juni reddet RS «Idar Ulstein» to unge menn etter at skøyta deres sank på vei til Ålesund, RS «Ruth Opsahl» tok om bord en paraglider som landet i sjøen utenfor Bodø og RS «Uni Oslofjord» reddet to nedkjølte, utenlandske fiskere som satt fast i fiskeredskap utenfor Kongen Marina i Oslo.

I juli reddet RS «Bendt R. Rasmussen» fem personer som havnet i vannet etter at en speedbåt kantret i høy hastighet utenfor Kristiansand og RS «Gjert Wilhelmsen» bisto en mann med hjerteproblemer på Sørvær. ■■

Redningsselskapets sommer i tall

Oppdrag: Redningsskøytene har hjulpet 7 071 mennesker fordelt på 3 421 oppdrag i perioden juni – august.

På grunn: I juli økte antall assistanser etter grunnstøting med 28 %. 83 av 91 båter var fritidsfartøyer.

02016: Redningsselskapets servicetelefon, som bemannes av Kystradioen, fikk 2 429 henvendelser fra mai til juli. Det er 17 % flere enn i fjor. Radiobestyrer Håvard Danielsen i Tjøme Radio tror økningen skyldes at det både har vært bedre vær og mer vind i sommer. – Samtidig går salget av småbåter så det suser, og den norske skjærgården er et trygt sted å feriere, legger han til.

Sjøvett: 947 barn lærte sjøvett på 50 sommerskoler fordelt på 28 steder over hele landet. Det er 47 % flere enn i fjor!

Registrert: 14 % flere registrerte båten sin i Redningsselskapets Småbåtregister i juni og juli sammenlignet med i fjor.

BODØ: Lærte journalist å hoppe!

Foto: Privat

NRK-journalisten Munevver Yildiz kunne ikke rose mannskapet på RS «Skuld» nok etter at de hjalp henne å bli trygg på vannet tidlig i juni. Yildiz skrev følgende på Instagram: «Sånn seriøst de vakreste menneskene jeg har møtt på lenge. Kai Ove, Petter og Trond Olav på redningsskøyta brukte søndagen deres på få meg til å bli trygg på vannet, etter at jeg på fredag fikk panikk da jeg hoppet i havet før en direktesending vi skulle ha. P.S. Jeg ble så trygg at jeg hoppet tre ganger.»

Foto: Redningsselskapet

Første spadetak for Redningsselskapets nye fyrtårn for sjøsikkerhet. Fra venstre generalsekretær Rikke Lind, ordfører Are Karlsen og Rolf Leistad, han representerer HIP og sitter i styret for RS-Tunet.

HORTEN: FØRSTE SPADETAK FOR RS-TUNET

I begynnelsen av juni ble det første spadetaket tatt for RS-Tunet på Langgrunn i Horten. Senteret, som bygges i samarbeid med lokale næringsinteresser, skal romme både hotellfløy, restaurant og undervisnings- og kontorlokaler for RS Sjøredningsskolen og Redningsselskapet.

– Her får vi samlet alt vi kan på ett sted og kan skape et eget kompetanse- og læringsmiljø for søk- og redning og sjøsikkerhet for alle. Dette er det største enkeltløftet vi har gjort i Redningsselskapets lange historie. Nå bygger vi et eget «hjem» der vi kan dele med andre alt vi har lært gjennom 125 år, sier generalsekretær Rikke Lind i Redningsselskapet.

RS-Tunet skal stå ferdig i september 2017. RS Sjøredningsskolen er allerede etablert på Høgskolen i Horten med simulatorrom, brannfelt og svømmehall tilpasset trening av profesjonelle mannskaper under ekstreme øvingsforhold.

Foto: Håvard Vedvik/RS «Inge Steensland»

ARENDAL: KJENN DYKKERFLAGGET

Redningsmann Håvard Vedvik på RS «Inge Steensland» i Arendal oppfordrer alle som bruker sjøen til å lære seg hva flagget på bildet betyr: Dykker er under vann, hold minst 50 meter avstand.

– Vi dykker blant annet for å fjerne tau i propell og ankere som sitter fast. Noen skal forbi akkurat der det dykkes, noen er nysgjerrige og skal «bare» se, men husk at vi har line festet i oss opp til overflaten som vi får pusteluften fra, forteller Vedvik.

Foto: RS «Horn Flyer»

HITRA: STJAL BENSIN

I juli ble redningsskøytas rescue runner (vannscooter) og en Pioner Multi på stasjonen i Fillan tømt for bensin. De to fartøyene ligger alltid klare med full tank i tilfelle utrykking. Slike tyveri kan i verste fall koste liv.

Foto: Sjøredningskorpset i Oslo

GRESSHOLMEN: 50-ÅRSLAG GA 25 000 KRONER TIL REDNINGSSELSKAPET

Da Stig Haug fylte 50 år ønsket han at gavene skulle gå til Redningsselskapets arbeid i Oslofjorden – og gjestene bidro med hele 25 000 kroner! På bildet får jubilanten diplom, RS-vest og genser som takk fra sjøredningskorpset i Oslo.

Foto: Marianne Bergseth

OSLO: AVTALE MED FONTENEHUSET

Redningsselskapet gir gratis opplæring i sjøvett og kystfriluftsliv til Fontenehusets medlemmer, og inngikk i juni en avtale om et fast samarbeid de neste ti årene. Fontenehuset er et erfaringsbasert tilbud og et arbeidsted for medlemmer som sliter, eller som har slitt, med psykisk helse.

– Dette er helt fantastisk for mange av våre medlemmer, som ofte har veldig dårlig råd, sier daglig leder i Fontenehuset, Ewa Orlowski Bergseng.

RETTELSE

I forrige utgave av RS-Magasinet skrev vi feil navn på fotografen bak dette bildet – vi beklager! Riktig fotokreditering er Thomas Bickhardt/Bickfoto.no.

REGJERINGEN SIKRER FRIVILLIG BEREDSKAP

Regjeringen foreslår at beredskapsorganisasjonene Redningsselskapet, Røde Kors og Norsk Folkehjelp får beholde en fast årlig prosentandel i spilleoverskuddet til Norsk Tipping. Det betyr i praksis at regjeringen sikrer den årlige tildelingen av spillemidler til disse organisasjonene.

– Vi er svært glad for regjeringens anerkjennelse av vårt viktige arbeid for bedre beredskap. Forslaget ivaretar det lokale beredskapsarbeidet og bidrar til å styrke evnen til å rekruttere og mobilisere frivilligheten, sier generalsekretær i Redningsselskapet, Rikke Lind.

Foto: RS «Klaveness Marine»

HVITSTEN: Brannvesenet roser redningsskøytas slukkekapasitet

Da mannskapet på RS «Klaveness Marine» oppdaget at det brant på land da de passerte Hvitsten i Vestby kommune, gikk de umiddelbart i gang med brannslukking. I løpet av to timer hadde de spylt 140 000 liter sjøvann på flammene – det tilsvarer 14 tankbiler fra Brannvesenet.

– Vi er veldig glad for å ha redningsskøyta i nærheten, og brannen i helgen er et fint eksempel på god samhandling. Vi har hatt brannfolk om bord i «Klaveness Marine» for å se på hvilke ressurser som finnes på skøyta. Jeg må få rose redningsmannskapet, de gjorde en fantastisk jobb, sier brigadeleder i Follo brannvesen, Freddy Filling.

Redningsselskapet oppfordrer de ulike etatene til å aktivt oppsøke redningsskøyta i sitt område for øving og samarbeid, slik at man til enhver tid er best mulig rustet til å møte en ulykke eller en hendelse.

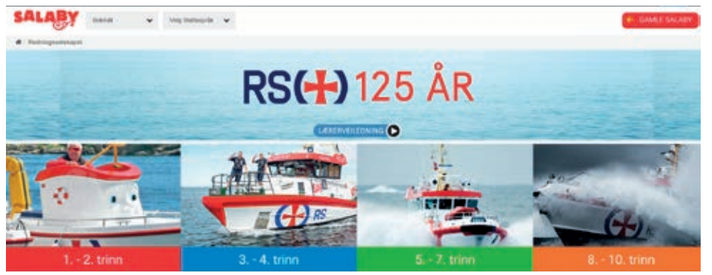
– Vi har et felles ansvar for å løfte samhandlingen opp til et nivå som kommer samfunnet til gode på en best mulig måte. Vi mener det er god samfunnsøkonomi at kommunene spiller på Redningsselskapets ressurser, som er strategisk plassert langs kysten, sier Tony André Johansen, beredskapskoordinator i Redningsselskapet.

Han påpeker at redningsskøytene dessuten har varmesøkende kamera som kan brukes til å kartlegge varmeutvikling, kan bistå med ekstra slanger, fungere som pumpestasjon, benytte transportable pumper, transportere personell og materiell og være kommunikasjonsplattform ved brann i sjønære områder.

Foto: RS Midt-Norge

KRISTIANSUND: FOREBYGGENDE SEILAS FOR SKOLEELEVER

Hvert år inviterer Redningsselskapet skoleklassene på mellomtrinnet til å delta på Forebyggende seilas. I slutten av august var 120 sjetteklassinger på Forebyggende seilas i Kristiansund. Elevene lærer sjøvett på ulike poster som bemannes av Redningsselskapet, politi, brannvesen og ambulansepersonell.



NYTT UNDERVISNINGSOPPLEGG FOR BARNE- OG UNGDOMSSKOLEN

Fra oktober kan elever i 1. til 10. klassetrinn lære sjøvett på nett gjennom det digitale læremidlet «Salaby». Sjøvett-opplegget er et samarbeid mellom Gyldendal Digital og Redningsselskapet. 5. – 7. trinn fikk tilgang til sjøvettspill, filmer og en rekke aktivitetsforslag allerede i august.

– Redningsselskapet ønsker å gjøre sjøvett til allemannseie, og dette er ett av virkemidlene vi tar i bruk for å spre kunnskap og gode holdninger, sier kurs- og opplæringsansvarlig Torgeir Nergaard Berg.

Har du barn i skolealder? Ta en titt på **rs.no/salaby**

Foto: RS «Gjert Wilhelmsen

BERLEVÅG

Det ble dramatisk 17. juni da tre fiskere måtte hoppe i havet utenfor Berlevåg da båten deres tok fyr. Heldigvis kom redningsskøyta RS «Gjert Wilhelmsen» og en annen fiskebåt raskt til stedet og reddet dem!

MOLDE: VIL TILBY REDNINGSDYKKERE

Foto: Tanja Krangnes

Etter en drukningsulykke i Molde i august, der brannvesenet måtte vente på redningsdykkere fra Ålesund, ønsker Arbeiderpartiet fortgang i prosessen med å bedre den nasjonale dykkerberedskapen. I en rapport fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, som nå er i Justis- og beredskapsdepartementet for behandling, er ett av forslagene å bruke Redningsselskapets dykkerutdannede mannskaper for å styrke områder med beredskapsmangel.

– Det vi ønsker, og kan tilby, er å utdanne flere av dykkerne våre til fullverdige og sertifiserte redningsdykkere, som kan være en del av totalberedskapen i Norge og langs kysten, sier beredskapssjef Ronny Pedersen i Redningsselskapet til NRK.

Foto: RS «Horn Flyer»

HVALER:
100 000 KR FRA BORG SYSTEMVASK

RS «Horn Rescue» fikk et svært hyggelig kaffebesøk i sommer. Rita og Åge fra Borg Systemvask, som har vært skøytefaddere og støttespillere i en årrekke, hadde litt av en overraskelse å by på, nemlig 100 000 kroner!

Foto: Redningsselskapet

SKJÆRHALDEN: Båt i ring

Mannskapet på RS «Horn Rescue» fikk stoppet denne båten som gikk i ring etter at tre gutter hadde blitt kastet ut av den. Alt gikk bra med guttene, som ble plukket opp av en kompisbåt.

– Bruk alltid dødmannsknapp, oppfordrer skøytemannskapet.

Foto: Anders Gåman/RS «Horn Rescue»

Foto: RS «Ægir»

FARSUND: FISKEBÅT MED SLAGSIDE

I sommer rykket RS «Ægir» ut til den danske fiskebåten «Gitte Henning», som hadde fått slagside og full strømstans sør for Lindesnes. – Det så skummelt ut da vi kom inntil. Hun var veldig skjev. Dekket var nesten i sjøen på styrbord side, forteller skipsfører Tor Hugo Johansen. Etter hvert fikk de i gang motor og strøm og fikk startet lensene. Etter et par timer gikk fiskebåten hjem for egen maskin.

Foto: Redningsselskapet Region Vest

BERGEN: Eliasbåt fra Kystrederiene

Da Kystrederiene (tidligere Fraktefartøyenes Rederiforening) ga Redningsselskapet en Elias-båt i jubileumsgave, fikk barna i Bergen Barnehage i oppdrag å finne navn. Barna var selvsagte gjester da båten ble døpt for «Falkoline» i Bergen 25. august.

Cecilie Falkeid (12) var gudmor, og døpte båten med sjampanjebrus. Hun er tredje generasjon i familierederiet Falkeid Shipping på Finnøy utenfor Stavanger.

– Det er viktig at sjøvett tidlig blir en del av livsstilen. Vi gir denne Elias-båten til Redningsselskapet for å støtte dette viktige arbeidet. Redningsselskapet gjør en fantastisk jobb. Da er det ekstra stor glede å gi denne gaven, sier direktør i Kystrederiene, Siri Hatland.

Foto: Redningsselskapet Region Vest

Foto: William McCluskey/Skaun kajakklubb

BØRSA: PADLERE BERGET SNEKKE

En snekke med rorhavari var på vei mot bergveggen da padlere fra Skaun kajakklubb kom til unnsetning 22. august. Etter å ha trukket snekka i hele 1,3 kilometer, fikk de hjelp av RS «Uni» som kom fra Trondheim for å bistå.

BYGDØY: GA REDNINGSSKØYTE I JUBILEUMSGAVE

Foto: Sofi Lundin

Hans Herman Horn og Redningsselskapets president Nicolai Jarlsby under jubileumsfeiringen.

– Man kan ikke komme tomhendt i bursdagsselskap, sier forretningsmannen Hans Herman Horn, som ga en redningsskøyte i gave da Redningsselskapet feiret 125-årsdagen på Norsk Maritimt Museum i Oslo 7. juni.

Hans Herman Horn har støttet Redningsselskapet i 40 år og gitt penger og navn til tre av redningsskøytene som er i beredskap langs norskekysten i dag. Horn overrasket forsamlingen med å gi enda en redningsskøyte i bursdagsgave.

– Jeg har vært heldig i livet, og vil gjerne gi noe tilbake. Jeg håper jeg kan inspirere andre til å gjøre det samme, sier Horn, som altså bidrar med en redningsskøyte i Staff-klassen.

Horn bidrar dermed enda en gang til «den store dugnaden» som statsminister Erna Solberg trakk fram i sin tale.

– Redningsselskapet er en stor dugnad der frivillige, givere, folk som gir donasjoner og staten tar sin del av ansvaret. Organisasjonen bidrar til trygghet og sikkerhet for tusenvis av mennesker i lokalsamfunn langs hele kysten. Jeg er glad for å være statsminister i et land som bidrar i en slik dugnad, sier Solberg.

Foto: Sofi Lundin

Åpnet utstilling. Kong Harald, statsminister Erna Solberg, justisminister Anders Anundsen og Oslos ordfører Marianne Borgen var blant gjestene da jubileumsutstillingen «Ingen skal drukne» ble åpnet på Norsk Maritimt Museum.

Foto: Margreta Berg Hagen

YRKJESFJORDEN: JUBILEUMSBASAR

Når Yrkje og Lindanger redningsforening arrangerer jubileumsbasar er hele bygda i sving. Unge og gamle pynter med blomster og ballonger. Kaker, kaffe og saft blir kjørt i trillebårer gjennom området. Bordet med gevinster er overveldende. To ivrige damer er i gang med loddsalget allerede to timer før basaren begynner. Begge strikker, og innrømmer at de har begynt å forberede neste års basar.

Rett før klokka to trekker alle ned til sjøkanten, der RS «Bergen Kreds» seiler innover fjorden. Skøyta setter på vannkanonen og gjør en piruett midt utpå – en honnør for frivilligheten i Yrkje og Lindanger Redningsforening som fyller 80 år.

Primus motor, Astrid Yrke, som har blitt viden kjent for å lage fiskekaker som omsettes i gevinster til denne årlige basaren, er ikke den eneste som har tårer i øynene. Denne magiske stunden er et bevis på hvor viktig Redningsselskapet og redningsskøytene har vært – og er – for befolkningen langs kysten.

Foto: Margreta Berg Hagen

Astrid Yrke får rosende ord av president Nicolai Jarlsby.

Det ble en uforglemmelig søndag i Yrkjesfjorden, godt planlagt og gjennomført av redningsforeningen og distriktsleder i Rogaland, Heidi Reiersen. Begivenheten ble offisielt åpnet av presidenten i Redningsselskapet, Nicolai Jarlsby, mens ordføreren i Tysvær sørget for at en ny Elias-båt ble døpt og fikk navnet «Elias Yrkjefjord».

De rundt 400 oppmøtte kjøpte årer og lodd for hele 95 000 kroner!

125 ÅR RS(+)

Foto: Sven Ernsen

TROMS: SANGER FRA HAVET

UKM Arctic Troms (Ungdommens kulturmønstring) laget bestillingsverket «Sanger fra havet» til Redningsselskapets 125-årsjubileum. Forestillingen hadde urpremiere om bord på veteranskøyta «Biskop Hvoslef» i Harstad 22. juni (bildet), og besøkte også Målsnes, Foldvik og Husøy.

– Forestillingen besto av nye arrangementer på sanger som har noe med hav og båter å gjøre. De ble fremført av et lag av unge talenter fra UKM-systemet, forteller regionleder Arild Braathen i Redningsselskapet Nord-Norge.

KRAGERØ: KRONPRINSPARET FIKK HAIK

Kronprinsparet fikk haik med RS «Uni Kragerø» da de måtte komme seg fra Øytangen på Jomfruland til Kragerø.

MERKER SJØVEIEN TIL OSLO PÅ NYTT

OPPDATERTE KARTVERK ER VIKTIGERE ENN NOEN GANG NÅR KYSTVERKET NÅ SETTER I GANG MED NORGES STØRSTE SJØMERKEPROSJEKT I MODERNE TID.

TEKST: Marianne Bergseth

Nye skjær i sjøen. 18 nye betongfundamenter skal settes opp i Oslofjorden.

Eksisterende sjømerker i Oslofjorden har blitt etablert etter behov i forskjellige tidsepoker, og er av høyst varierende virkningsgrad, kvalitet og tilstand. Nå får vi en merking der alle navigasjonsinstallasjoner er tilpasset og del av en helhet. I prosjektet søker vi blant annet å etablere navigasjonsinstallasjoner med samme lyshøyde, brukeravstands-tilpasset lysstyrke, synkroniserte karakterer (blinkeperioder), enhetlig design og standardiserte tekniske løsninger, forklarer senioringeniør Steinar Hansen i Kystverket.

18 NYE SKJÆR I SJØEN

Prosjektet innebærer ombygging og fornying av samtlige navigasjonsinstallasjoner fra Drøbak til Oslo sentrum, med totalt 126 endringer fra dagens sjømerkesystem. Blant annet skal det etableres 18 betongfundament på opptil 150 tonn, som kan utgjøre en betydelig risiko i tåke, nedsatt sikt, eller dersom navigasjonsinstallasjonen på toppen er slukket, dersom man ikke har oppdaterte kart og er kjent med endringene. Maritim leder i Redningsselskapet, Thomas Skarstad, mener Kystverkets tiltak virker nøye gjennomtenkt og gir et mer helhetlig, konsekvent, og effektivt merkesystem.

– Det blir ryddet opp i sektorer fra fyrene, og noen forsvinner. Slik jeg oppfatter det, vil vedlikehold og drift av de nye merkene og lyktene bli vesentlig mer effektivt, noe som igjen vil bidra til å øke sikkerheten rundt navigasjon i Oslofjorden, og minimere nedetiden for merker og lykter som ikke lyser eller blinker. Jeg likte også godt GPS-styringen av blink på lyktene som sikrer fornuftig og gjennomtenkt intervall på blink, samt smarte lys og lykter som selv varsler om status på batterier osv.

FRYKTER ULYKKER

Med oppgradering og forbedring kommer også utfordringer. Derfor påpeker Skarstad viktigheten av god informasjonsflyt for å unngå ulykker.

– Oppgradering av eksisterende leder vil altså medføre flere skjær i sjøen, så det vil være lurt å orientere og oppdatere seg på disse, også for lystbåtflåten. For en gangs skyld vil det nok stemme at «skjæret ikke var der i fjor...» Fra våren av vil det, for de som ikke seiler på ECDIS kart systemer med gode rutiner for oppdatering og vedlikehold av eget kartverk, være viktig å være oppdatert på disse endringene. Mitt råd er derfor: Sørg for at du i løpet av våren får oppdaterte kart, kartbrikker, eller nedlastinger om bord slik at du navigerer trygt og sikkert uten å treffe de «nye skjærene» i sjøen. ■■

NORGES MEST MODERNE BÅTMOTOR TIL MARKEDETS BESTE PRIS!

Hvorfor betale det dobbelte fra en av de store leverandørene? Vi leverer motorer fra 10 til 500 hester til de beste prisene på markedet.

HYUNDAI SEASALL

Vi leverer over hele landet. Opp til fire års garanti. Godt servicetilbud.

Telemark Trade AS

Telefon: 900 33 402
E-post: klas.grave@telemark-trade.no
www.telemark-trade.no

Europas bredeste tankprogram for båtindustrien!
Tankene er produsert i næringsmiddelgodkjent polyethylenplast. Vi er fleksible med hensyn til plassering av stusser. Dersom du ønsker en løsning med speilvendte tanker (styrbord/babord) og kobling mellom tankene, løser vi dette for deg.

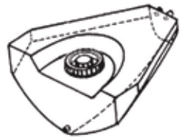
Plastinvent

Tanker til fritidsbåter

Vann - diesel - septik

Fordelene med tanker fra Plastinvent er mange:

- Lett å gjøre ren
- Lett i vekt
- Rimelig frakt
- Rask levering
- Skreddersydd løsning
- Et rimelig alternativ for den som ønsker å montere tanken selv



Ta kontakt - så kan vi sammen løse dine tankproblemer!

Løsninger for fremtiden
Plastinvent as
Olsvollstranda Industriområde
Radøyvegen 717
5938 Sæbøvågen

T 56 34 70 80
F 56 34 71 00
@ post@plastinvent.no

www.plastinvent.no

DRIVSTOFF OG Mobil SMØREMIDLER
LEVERES OVER HELE KYSTEN AV Bunker Oil
Våre avdelinger: **Bergen**: 55 11 95 30 - **Ålesund**: 70 10 47 47 - **Tromsø**: 77 66 41 20
Vi støtter Redningsselskapet
Finn vårt nærmeste tankanlegg: **bunkeroil.no**

Les historiene som har preget Norge gjennom 125 år. Om de dramatiske redningene. Skøytene. De gode giverne. Og menneskene som redder liv på sjøen. Boka «Full fart forover» setter også søkelyset på fremtidens utfordringer og mål for et tryggere liv på sjøen.
Overskuddet av jubileumsboka går til drift av redningsskøytene.
Kjøp boka på rs.no/nettbutikk. **MEDLEMSPRIS 345,-** (Ordinær pris 395,-)

125 ÅR RS(+)

rs.no/nettbutikk

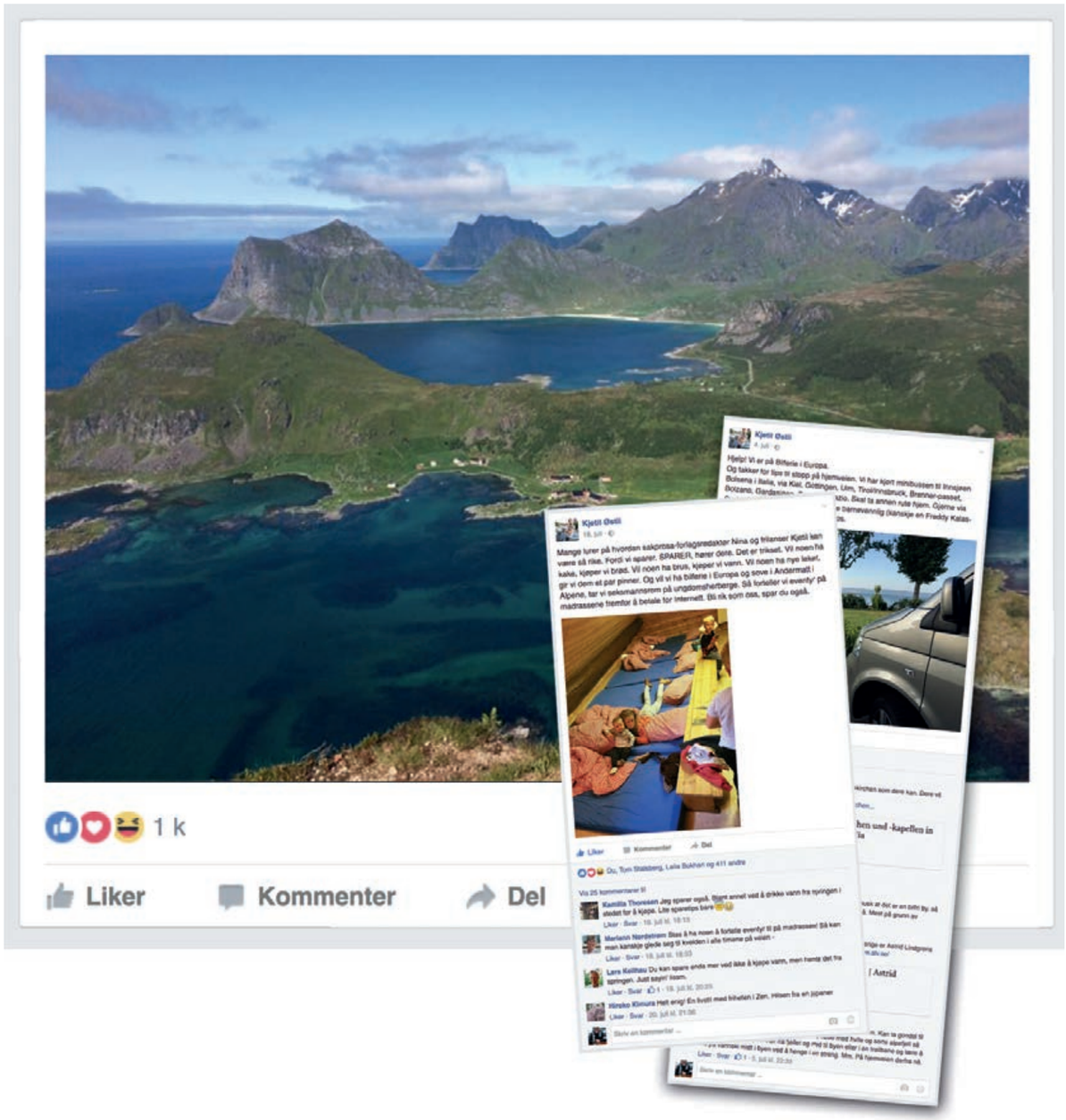
SOSIALE MEDIER ER DEN NYE NANSEN OG AMUNDSEN

KJETIL ØSTLI
HALVT LOFOTVÆRING,
HALVT HALLINGDØL,
BOSATT I OSLO

Har de siste 15 årene skrevet for Aftenposten/A-magasinet. Har mottatt Arne Hestenes-prisen, NTBs språkpris og Schibsted Journalism Award. Har skrevet boken Politi & Røver (2009), for denne mottok han Brageprisen. Fisker (ørret, sjø-ørret). Har aldri styrt båt. Men liker å sitte i en. Hvis det ikke er bølger. Sier ja til alle som spør om han vil være med på båttur/seiltur. Gründer nå Norges første friluftsmagasin på nett: Harvest – Mennesket & Naturen. Det handler om menneskets lengsel etter natur og å komme seg ut på eventyr. Nettstedet er gratis.

Svar ærlig: Liker du å høre om andres absolutt fantastiske ferier. Innerst inne tror jeg svært få egentlig blir glad av å se Facebook-strømmen av nydelige bilder fra andres ferier og helgeturer. For da begynner man raskt å tenke: Hva med mitt valg? Hvorfor er vi på Kreta når Lofoten ser så vakker ut? Eller hvorfor utvikler vi svømmehud i Samnanger i regn på 28. dagen når det er sol og bading på Tjøme? Man kan miste selvtillit av sosiale medier og bli ond og misunnelig. Men i dette mismotet kan det faktisk oppstå endring. Hør bare.

I sommer dro familien på bilferie nesten helt til Roma. Vi har fått fire barn. Fordi vårt karbonavtrykk allerede er stort, har vi nærmest sluttet å fly. Men siden vi hadde avtalt å besøke konas halvt italienske mor i Italia, valgte vi bilen (karbonavtrykk, we know). Det var naivt, på grensen til idiotisk å velge 5 000 kilometer med fire barn i baksetet og Pulverheksa på repeat 75 % av døgnets timer i bil. Vi kom til Kiel i regn, sto i køer på tyske autobahn, veiarbeid, veiarbeid, mer Pulverheksa, litt tåke, vi sneglet oss sydover med fire barn. Det var lykkestunder underveis, det må sies. Etter syv dager var vi fremme. Ingen var på sosiale medier underveis, fordi dataroaming er dyrt – og fordi vi ikke orket å høre om andres ferier, som kunne så tvilen i oss. På vei hjem virket Norge like langt unna som Australia. Det var som om Norge faktisk ble lenger og lenger unna for hver kilometer vi kjørte med Pulverheksa, som om landet drev på et smeltende isflak nordover, for så å forsvinne. Hjemlengselen økte, heten i bilen var intens og skrikene fra slitne barn enerverende. På et hotell i syd-Tyskland kollapset den strenge mobilbruken. Vi kjørte på med 4G, internett og Facebook. Da kom floden. Å hellige land, for en strøm av bilder og rapporter fra vakre Norge. Det var til å bli NS-medlem av. Venner hadde gått på de syv søstre i strålende midnattssol. De hadde hoppet i rullestol på Svolværgeita, de hadde (mulig jeg husker feil fordi misunnelsen var sterk) dødsa fra 10'ern i Frognerbadet, vært på festival på Træna, sovet i telt i Folarskardet på toppen av Hallingskarvet, dratt på arkitektur-tur til Ålesunds jugendskatter, dykket ved Hinnøya, klatret på klipper nær Sandefjord, seilt til Nordkapp. Lykken flommet inn.



Det var som å få de første rapporter fra Nansen og Amundsen fra Arktis og Antarktis. Alt fremsto eksotisk, absolutt ALT. Og der sto vi og lastet en Volkswagen Caravelle et sted nær Neustadt i gokk i Tyskland, rasende og svette, og ante ikke om vi kom oss hjem.

Det er så lett å kritisere sosiale medier. At man der kun viser halve sannheten. At man glorifiserer egne liv. At Instagram og Facebook kun viser glansbilder. Men takk for det. Det kan skape en liten revolusjon. Sosiale medier har åpnet opp landet for oss.

Hjemplassen min, Hallingdal, ser ut som New Zealand på Instagram. Stolte gamle venner der poster bilder fra elver og fjelltopper, fosser, ørret og fjøs. En venn poster bilder fra Telemark (ser ut som Montana!), en annen fra Sandefjord, en tredje fra Hvaler, en fjerde poster daglig bilder fra Sunnmøre, som ser ut som Alpene (bare med vafler og Kvikklunsj), slekt i Lofoten har forlatt sofaen og startet oppdagelsesferd i eget øyrike – alt formidles LIVE på sosiale medier. Gjennom disse bildene ser jeg sider ved Norge jeg har oversett fordi jeg dro til Roma eller Kreta.

Norge er en trend! Norgesferie er en trend! Hva skal til for at vi i mediene kaller noe en trend? Minst tre tilfeldige eksempler på noe som bekrefter vår selvsikre påstand!

1. Som da vi kjørte feil nær Rhinen, og ble stående på en trailer-rasteplass med hyggelige muslimer som lurte på hvorfor vi var der, de hadde jo hørt at Norge var så fint? Da ble den feberhete familien vår enig: Nå er det slutt på å skulle se hele verden.

2. Vi er allerede en grad på vei mot to graders oppheting av planeten vår. Vi kan ikke fly til hele verden mer. Det blir for drøyt mot våre barn og barnebarn. Det er absurd å tenke at vi, når Arktis og Grønland smelter i et tempo forskerne ikke har verktøy for å beskrive, har en rett til å fly verden rundt for å se kule steder.

3. To vennepar skal neste sommer ikke til Utlandet. Kan hende blir de innlagt på psykiatrisk sykehus. Deres plan er å kjøre fra Oslo og nordover. De skal sykle, bade, se og gå turer underveis. Og en venn med et ømt hjerte ble i sommer så forelsket i Sognefjellet at han vil kjøpe campingvogn for å se enda mer han kan bli forelsket i.

Det finnes nemlig et Norge utenfor E6. Et Norge som kan toges, kjøres, sykles, løpes, bades, gås, eller for ikke å glemme riksvei 1, den vakre lange kysten vår, med lange fjorder og en skjærgård man kan leke gjemsel i.

Norsk mat er dessuten blitt bra (enda en trend!), og du får fra sør til nord og øst til vest tak i bra kortreist mat. Alt dette beviser en trend (ikke tilsmusset av fakta fra TØI eller SSB). Så hvor drar vi? Må bare sjekke sosiale medier først. ■■

Del 2: Janna Aarvik og familien på seiltur i Middelhavet.
Del 1 stod i RS-Magasinet 1-2016.

KRIG OG FRED I MIDDELHAVET

DET ER ET BARE ET PAR DAGERS SEILAS MELLOM MIDTØSTEN OG ØDE ANKRINGSPLASSER I TYRKIA. MEN FORSKJELLEN ER ENORM. FRA MISSILANGREP I ISRAEL TIL VERDENS FREDELIGSTE BUKTER LENGER VEST.

TEKST OG FOTO: Janna Myerscough Aarvik

Med dårlig VHF-kontakt fikk vi til slutt gitt oss til kjenne. Dama på kanal 16 ropte høyere og høyere da hun ikke hørte oss. «La Familia; La Familia, this is Israel navy!!» Så ser vi et stort militærskip komme mot oss i full fart. De var trivelige. Ba oss skifte kurs, og de skjønte fort at vi ikke var terrorister. Beregnet ankomst Israel var først klokka tolv, men på grunn av omveien Israel Navy ba oss om å ta, var vi ikke fremme før klokka 17.30. Men det hadde ingenting å si. Vannet var veldig varmt å bade i.

I Ashkelon Marina ble vi møtt av sikkerhetsmyndigheter fra Tel Aviv. Han ene hadde nøkkelknippe rundt halsen hvor det stod UNITED STATES. Vi ble hver for oss forhørt om alt mulig. Har vi mottatt gaver av noen? Visste egypterne at vi skulle til Israel? Har vi med blindpassasjer? Våpen? Hvor jobber han som eier båten? Hvor lenge har båten vært i Egypt? De gjennomsøkte båten to ganger og en dame kom om bord for å ta stikkprøver av ting som tamponger. Hun hadde blå poser rundt skoene og hansker. Etter en time ble vi godkjente og kunne vandre fritt rundt.

Det var en lettelse å komme til Israel. Ting var litt mer som hjemme. Vi kunne gå på restaurant og kjøpe is. Vi følte oss trygge. Leste nyheter om at ti mexicanere hadde blitt drept av egyptisk politi på Sinai ved en feiltakelse.

KRIG!

Trygge... helt til bombealarmen gikk sent en kveld da vi hadde lagt oss for å sove. Lyden var velkjent. Som vi har sett i så mange filmer. Lyden av krig og at man må gå i dekning. På himmelen lyste tre raketter. Det var anti-rakettene fra Israel som skjøt ned en missil fra Gaza før den landet i Ashkelon. Det så veldig nærme ut. Jeg var helt skjelven. Nå er det krig, tenkte jeg. Men folk på kaia tar det helt kuli. De er vant til dette.

Bombealarmen stopper. Missilene er skutt ned. Alt fortsetter som før. Israel har alltid vært i konflikt/krig. Det er vanskelig å forstå. Vi hører drønn hele tiden. Usikker på om det er torden, at de sprenger i forbindelse med utbygging eller om de bomber Palestina. Vår venn i Tel Aviv sier de bomber Gaza etter angrepet. Jeg liker ikke krig.

BOMBEALARMEN STOPPER. MISSILEN ER SKUTT NED. ALT FORTSETTER SOM FØR.

BUSSTUR MED HÆREN

Vi går på bussen i Ashkelon sammen med en gjeng unge fra militæret. 18-åringer med maskingevær rundt skuldrene. Jeg ser meg rundt etter selvmordsbombere. Igjen er det bildet fra media som får meg til å tenke slik. Er det trygt å ta med barna på en slik reise?

Det er uvant med alle de unge våpenbærerne. De må bli voksne fort. ▸▸

Israel må gå tre år i militæret. Jenter to år. Den ene militærgutten sier ha det til kjæresten på stasjonen. De er skikkelig forelska, henger rundt hverandre og kysser. Maskingeværet henger naturlig rundt skulderen.

JERUSALEM

I Jerusalem tar vi taxi til Jaffa gate i gamlebyen. Vi vet alt for lite om Jerusalem. Vi hadde jo vært noen uker i Sinai, hvor Moses skulle ha vandret i ørkenen. Så hvorfor ikke følge opp med Jerusalem. Vi hadde hørt at det var tumulter øst i Jerusalem (den muslimske delen av Jerusalem) og at vi måtte være forsiktige. Taxisjåføren lo litt da jeg sa at vi ville til den vestlige delen av gamlebyen. Han mente det var fredelig i øst også og at muslimer ikke var noe å være redd for. Selv var han muslim og bodde i øst. Men han jobbet sammen med jøder og kristne. – Jeg er en fredelig mann. Vi vil jo bare ha fred, sier han.

Gamlebyen er fascinerende. Ortodokse jøder med langt skjegg og lokker langs

Familie i solnedgang. Vannet i Israel var utrolig varmt og deilig. Også når sola hadde gått ned.

Her ble Jesus født. Nonnen er her hver dag for å be. Noen svensker sang en salme. Vi tok på veggene.

kinnet. Nonner som nesten løper mot kirka hvor Jesus visstnok ble korsfestet. En barnlig, oppriktig glede lyser av nonnene. Dette er stort for dem. Jeg følte meg litt dum da jeg gikk inn i kirka. Jeg lurte fælt på hva den avlange rødlige steinen var. Forstod at det var noe spesielt. En jente var på gråten. Andre la ned sakene sine på steinen, og kysset den mange ganger. Så klart, det var steinen hvor Jesus skal ha delt sitt siste måltid med sine disipler.

Vi så munker med hetter og store kors hengende rundt halsen. Damer i hijab. Turister. Dette er verdens eneste sted som er like hellig for alle de tre religionene.

Til sammen er det tre til fire milliarder mennesker som tror på de tre monoteistiske verdensreligionene. Og som er mye av grunnen til krig i verden. Men alle deres skrifter snakker om kjærlighet. Ikke helt lett å begripe.

Femåringen vår syns det var så som så med Jerusalem. Han snakket mest om en bil han så, som han hadde skikkelig lyst på. Vi måtte enten kjøpe bil eller godteri til ham, sa han. Han fikk en is og ble like blid. Lillejenta ble mest fornøyd da hun kom tilbake på båten og kunne putte ting i sin plastpose. Som sko og tau. Hittil på turen er det kamelen i Egypt som har gjort mest inntrykk. Når vi snakker om den, lyser hun opp og roper høyt: – Nanel!! Sitte der!

PALESTINA

Vi seiler til Tel Aviv som er en pulserende, moderne by med fargerike mennesker. Israel har ingen skjærgård, kun marinaer innenfor moloer.

Fra Tel Aviv tar vi bussen til Jerusalem igjen. Vi bytter buss til Betlehem. Uten plan. Men husker jo sangen: «Long time ago in Bethlehem, so the holy Bible say» osv. Vi går av bussen. Der blir vi møtt av en palestinsk taxisjåfør. Han kjører oss rundt, og vi henger med han hele dagen. Muren mellom Israel og Palestina gjør større inntrykk enn Jesu fødested. Barn springer rundt. Muren er full av malerier og skrift: «We will win», «these children were killed under the Israelian massacre in 2014» og navnene til en rekke barn. Taxisjåføren viser oss kulehull i muren til en skole hvor israelsk militær skal ha skutt.

Å se bosettingene man tidligere bare har sett på TV, var overveldende. Høye hus. Store byer bak enorme elektriske gjerder. Vi tok buss gjennom Israel, og det er nok av land, så hvorfor må de på liv og død bosette seg i Palestina? FN har erklært bosettingene for ulovlige og mener Israel må gi tilbake land til Palestina.

Meningene er mange. – Israel vil mer enn gjerne anerkjenne Palestina og gi dem tilbake land. Men det er terroristene i

I STORM VIL JEG HELLER VÆRE UTE PÅ HAVET ENN Å SITTE FAST MED ET ANKER.

Palestina som ødelegger. De ønsker bare å krige, og blir aldri fornøyd, forteller mannen i nabobåten i havna.

I Hebron var vi inne i den hellige moskéen hvor Abraham ligger begravet. Plutselig er jenta vår borte. Vi finner henne omringet av muslimske damer. De kysser henne og syns tydeligvis det er stas med henne. Det kan vi jo godt forstå.

TORDENSTORM. HJELP!

Etter et par uker seilte vi til Kypros. Der leide vi bil og kjørte opp i fjellene. Det var deilig å traske i fjellet og lukte furutrær. Minnet om hjemme. Femåringen savner vennene sine og huset vårt. Vi møter barn underveis, men ofte er det bare oss. Vi er tydeligvis ikke like gode på å leke som Max, Erling, Edgar og de andre vennene. Men med det samme han sier at han savner dem, så finner han som regel på noe annet og glemmer hjemlandet igjen.

I Kypros var vi i havnene Larnaca, St.Raphael, Pafos og Latchi. Vi ankret opp i Lara for å finne skilpadder. I denne bukta legger skilpaddene tusenvis av egg. Men klekketida var over for lengst og ingen skilpadde å se. Derimot var vannet krystallblått, og det er alltid like magisk å snorkle, se fisker og lyset som sprer seg under vannet som tykke striper. Vi svømte og rodde inn til land og badet på en hvit strand med grønne berg rundt.

På kvelden ankret vi opp i Fontana Amorosa. Jeg hadde gledet meg skikkelig til å våkne opp der helt alene og se på fiskene. Stedet er kjent for «excellent snorkeling». Den gang ei. På kvelden så vi lyn langt borte i horisonten. Ellers var det rolig.

Ankringsplassen var åpen mot havet i nord, beskyttet i sør. Værmeldingen sa fire m/s fra sør. Litt regn. Det var perfekt helt til klokka 05.40 om morgenen. Da ramlet hele tordenskyen ned på oss. Plutselig var vi midtpunktet for all lyn, torden, vind og bølger fra et stort hav. Jeg startet motoren for å holde båten borte fra brytende bølger på revet og klipper. Måtte lyse på kompasset for å se hvor vi var. Mistet helt retningssansen. Hadde på regnjakke, men ble en våt klut uansett. Christer stod en meter lenger borte, men jeg kunne ikke høre hva han sa, og knapt se ham. Følte som vi var midt i en uværsfilm med lyseffekter. Men lynet som slo ned overalt rundt oss var ikke iscenesatt. Etter et kvarter var det verste over, men det var ikke særlig trygt å ligge der vi lå. Og iallfall ikke noe trivelig etter den opplevelsen.

I storm vil jeg heller være ute på havet enn å sitte fast med et anker. Ja, ankeret satt ikke veldig godt fast heller. Det hadde nesten ramlet ned mellom to steiner, og kjettingen hang stedvis i løse lufta mellom steiner med mose. Da var det godt å komme til en trygg havn i Latchi nordvest på Kypros. Havna hadde ikke dusj og toalett, men var veldig billig. Og trivelige folk møtte vi der også.

SJØSYK

Sjøreisen over til Tyrkia tok 25 timer. Da månen stod opp fra horisonten var den en rød appelsin. Senere lyste den opp havet. Klokka 01.30 kom den allerede meldte lille kulingen fra nordøst. Med revede seil suste vi av gårde i 5–7,5 knop. Herlig følelse.

Soloppgangen på havet, god vind og fjellene i Tyrkia gjorde morgenen til et vakkert syn. Etter oppkast hos over halve besetningen, var det godt å komme til land. Jeg hadde lyst til å kaste opp etter å ha slukt en banan. Men det gikk bra. Nesten bedre å spy enn å være kvalm. Hele familien blir kvalme og sjøsyke innimellom. Femåringen klarer seg best, han er i form uansett. Men denne morgenen kastet han ▶▶

Ankring er frihet. Vi lå tre dager ankret opp i Mandraki Bay på den greske øya Castellorizo sammen med en båt fra Hviterussland. De var et par med et barn på litt over ett år. Artig å møte andre som oss. De kom med raki. Vi serverte pannekaker med banan og sjokolade. Fast kost om bord. Barna elsker pannekaker.

også opp etter å ha ligget nede og sett opp. Det beste er som kjent å se på horisonten.

TYRKIAS KYST UTENFOR SESONG ER HELMAKS

Fra første november til midten av desember lå vi fire dager i havn, resten på ankringsplasser. Den ene vakrere enn den andre.

Vi likte for eksempel Seagull Bay i Göcek. Ved første øyekast så det helt øde ut. Etter en runde i land oppdaget vi en verden hundre år tilbake i tid. Store kvinnfolk med store, blomstrete bukser og skaut. Sammen med familien satt de under oliventrærne og samlet olivener i store sekker. Sekkene ble fraktet av esler som beitet nede ved sjøen. Esel lager en fryktelig lyd, høres ut som de blir torturert. Vi møtte også skilpadder på veien. Under det ene oliventreet roper en mann høye jungelrop. Som blir besvart av en annen mann på en annen bergtopp, under et annet oliventre. Aner ikke hva de roper, men det er et slags gledesrop, noe sånt som: «Hallo! Her er det mye oliven! Ja! Det er det her også!» Disse ropene hørtes med jevne mellomrom. Oppe i olivenlundene i fjellsidene jobbet de fra morgen til kveld.

Ellers bodde det fiskere der. Da jeg først så stenhusene de bodde i, tenkte jeg at her har det bodd folk for skikkelig lenge siden. Men de bor der fortsatt. De har verken innlagt vann eller strøm. På kvelden lyste det svakt fra bålet deres. Det skinte sterkere fra vår ankerlanterne.

Andre vakre ankringsplasser: Bukta nord for Kalkan. Der var vi helt alene. En øde bukt med en sti som ledet opp til en liten fjelltopp. En liten strand med rullesten og klart vann med fine fisker. Denne seilasen høres kanskje ut som en solskinnshistorie, men mye skjuler seg så klart mellom båtens dørk og dekk. Det er en annen historie som passer best for en samlivsspalte. Det blir veldig tett å leve så trangt over lengre tid uten jobb, familie og venner.

I kontrast til det vakre landskapet på den greske øya Castellorizo, møtte vi her båtflyktninger fra Syria for første gang. Rundt hele øya lå det oransje redningsvester. Flyktningene vandret rundt i gatene og ventet på den store ferja som skulle frakte dem til Aten og videre inn i Europa. De er på flukt fra krig. Mens vi seiler rundt i samme farvann og bader og koser oss. Det er en klisjé, men det er veldig godt å være oppvokst i fredelige Norge. Vi syntes veldig synd på familiene som gikk der langt fra hjemme, og uten et hjem.

SELGE ALT OG SEILE AVGÅRDE

Vi avslutter vårt år på tur i Finike marina. En trivelig marina med flere langturseilere. To familier med barn fra Canada. Barna ble bestevenner fra første dag. Familiene har solgt alt de eier for å kunne seile rundt. Det samme har andre seilere her. De aner ikke hvor lenge de skal bli borte fra hjemlandet. Fem, ti eller femten år. Hvem vet?

Vårt lille år føles lite i forhold. Men et år er langt når man teller sekunder. Og disse sekundene vil jeg huske mer enn mange år der hjemme med hverdagsliv. ■■

Kalkan, Tyrkia. Øde bukt med klart badevann blir vi aldri lei.

Når det står om sekunder betyr tid alt. Tid er nærhet. Da Jens og Haakon forliste i sommer fantes det en redningsskøyte i nærheten som kunne komme dem til unnsetning. På grunn av bidrag fra mennesker som deg fikk Jens og Haakon hjelp da det sto om livet.

Vær en livredder når noen trenger hjelp på sjøen.

Send **LIV** til **2377** (200 kr)

Som humanitær organisasjon er vi avhengig av støtte til det livreddende arbeidet. **Vi trenger deg.** Gi din støtte på SMS, eller benytt vårt kontonummer 5005.26.50000 og merk innbetalingen «LIV». **Takk for at du er en livredder!**

125 ÅR RS(+)

EN STOR DAG FOR HELE OSLOFJORDEN

Fakta om RS 162 «Klaveness Marine»
Lengde: 17 meter
Motor: 2 x 1 000 hk Scania D16
Fremdrift: Vannjet
Materiale: Aluminium
Toppfart: 42 knop
Slepekraft: 5,5 tonn
Mannskap: 3 personer
Pris: 27 millioner kr

OSLOFJORDEN HAR DENNE SOMMEREN FÅTT TO NYE REDNINGSSKØYTER. HØYERE TOPPFART OG BEDRE SLEPEKAPASITET SØRGER FOR AT DET NÅ ER LITT TRYGGERE Å FERDES I FJORDEN. **TEKST OG FOTO:** Lars Kristian Mosby Enger

Redningsselskapets nyeste redningsskøyte heter RS 162 «Klaveness Marine». Skøyta er nå i aktiv tjeneste på Oscarsborg i Oslofjorden, der den erstatter RS «Bergesen D.Y.», som får nye oppgaver.

Skøyta er den sjette som er bygget i den såkalte Petter C. G. Sundt-klassen. Med toppfart på 42 knop og rekkevidde på 400 nautiske mil, samt en slepekraft på 5,5 tonn bollard pull, er fartøyet trolig blant verdens mest avanserte verktøy for sjøredning.

Finansmann Tom Erik Klaveness har donert brorparten av summen som skulle til for å bygge RS «Klaveness Marine». Han har derfor fått velge navn på fartøyet og oppkalt det etter sitt selskap Klaveness Marine. Dåpen av Oslofjordens nye redningsskøyte fant sted på Norsk Maritimt Museum på Bygdøy 13. juni under en fantastisk blå sommerhimmel, med både ansatte, familie og venner av Klaveness Marine til stede. Gudmor var Marianne Fossum, og donator Tom Erik Klaveness roste Redningsselskapet for jobben de gjør med sjøsikkerheten i Norge. Dåpsdagen inneholdt blant annet Elias-kjøring for barna, og tur med den nye skøyta.

ET FANTASTISK REDSKAP

Skøyta har vært i tjeneste ved RS-basen på Oscarsborg siden midten av juni. Mannskapet er strålende fornøyd med sitt nye arbeidsredskap.

– Dette er virkelig en stor forbedring, både for oss og for hele Oslofjorden, sier maskinist Kim Gøran Holthe-Kåsa.

RS «Klaveness Marine» vil utvilsomt heve beredskapen i Oslofjorden da den har både større slepekraft og høyere toppfart.

– Denne skøyta gir oss flere muligheter, som for eksempel heving av båter ved hjelp av dekkskranen. I tillegg ligger denne båten stødigere i vannet og har bedre plass om bord og i motorrommet. Vi er kjempefornøyd med å få lov til å jobbe om bord i denne skøyta, sier Holthe-Kåsa.

Omtrent samtidig som «Klaveness Marine» ble satt i drift fikk Oslo-korpset siste utsjekk på den nye redningsskøyta «Einar Staff Sr.» som er stasjonert på Lysaker. Den nye redningsbåten er langt raskere enn sin forgjenger, «UNI Oslofjord». Totalt sett styrkes beredskapen i Oslofjorden med flere hakk ved hjelp av de to nye redningsskøytene. ■■

Foto: Inger Cecilie Weedon

Fornøyde. Både mannskap, gudmor og donator var strålende fornøyd med den nye skøyta under dåpen. F.v.: Skipper Rani Skoubo, styrmann Johan Bylin, donator Tom Erik Klaveness, gudmor Marianne Fossum og maskinist Kim Gjøran Holthe-Kåsa.

De passer på «urskøyta»

123 år gammel seiler RS 1 som en drøm. Tre nevenyttige og dedikerte skippere sørger for at «Colin Archer» er i perfekt stand.

TEKST OG FOTO: Lars-Ludvig Røed

«Colin Archer» har sin faste havn i Ormsundet i Oslo, nær hjemmet til eldsteskipper Knut. Han er også den som oftest er ombord, men møtene mellom de tre skipperne er hyppige.

Skipperne om bord. Fra venstre Tor Erling Gransæther, Christian og Knut von Trepka.

Har du en syrefast stålplate med diameter 40 cm liggende på låven din?»

De aller, aller fleste av oss vil svare nei. For det første har vi ingen låve, for det andre er utvalget av syrefast stål ofte beskjedent der hjemme. Men Tor Erling Gransæther, han svarer ja. Låven hans er full av alt det vi andre ikke har.

– «Skarru med det'a?» spør folk. Men med en sånn båt som denne trenger du mye. Ingenting på denne båten er hyllevare. Vi må lage det sjøl, sier Tor Erling.

– Så vi har låve og garasjer og uthus og verksted for tre og metall og sveising, utdyper Knut og Christian von Trepka, de er far og sønn. Og sammen er Knut og Christian og Tor Erling trippel-skippere. Sammen styrer og seiler og reparerer og vedlikeholder de – på sin fritid – skøyta med den stolte betegnelsen RS 1.

Navnet er minst like stolt: «Colin Archer». Redningsselskapets første skøyte, sjøsatt i Rekkevik utenfor Larvik i 1893. Tegnet og bygget av Colin Archer selv. Så sjødyktig og velseilende at hun i flere tiår ble mønsteret for skøytene som fulgte. Da hun takket for seg som redningsskøyte i 1933, hadde hun reddet 237 personer fra den visse død og assistert 1 522 båter. Den stolte historien lever videre i skuta. Interiøret er tilnærmet som originalt, det samme er rigg og dekk. I det doble skroget ▸▸

RS 1. «Collin Archer» da hun var i operativ tjeneste.

Foto: Redningsselskapets fotoarkiv

(ja, dette er solide saker) finnes stadig unik historie bevart: Her ble det benyttet restmaterialer fra polarskipet «Fram».

I dag seiler skøyta like godt som i sine glansdager. Det skinner i oljet dekk og rigg, skroget er vakkert hvitmalt. 30 tonn velholdt båt. 13,95 meter (43 fot) lang, 4,65 meter bred, seilareal 110 kvadratmeter, to master og gaffelrigg. En vanlig båteier kan bli svett bare av tanken på ansvar og arbeidsmengde. Å dele jobben på tre lyder lurt. Og kanskje komplisert.

– Om vi har vært uenige? Nei... kan ikke huske det! Vi har ikke mye å krangle om. Fasiten er jo her.

FØRSTEREISGUTT I 1965

Sier Knut von Trepka (76) og peker rundt seg. Han er nestoren om bord. I 1965 seilte han for første gang med RS 1, og i 1974 fikk han ansvaret for skøyta, mer om det senere. I 42 år har han levd tett med båten. Han bor et par hundre meter fra bryggeplassen i Ormøysundet i Oslo. Anslår at han er om bord seks dager i uka, ofte tar besøket et par timer. De to ungskipperne, Christian på 48 og Tor Erling på 49, mener at Knut gjør 80 prosent av fellesjobben.

- Hva som tar mest tid? Oppussing av treverket, som de fleste kanskje vil gjette på, er bare en liten del av arbeidet. Det er oppgradering av utstyr som krever mest. Vi brukte en hel vår på å sette i stand badet. Vi har fått ny septik, nytt avløp. Vi har også montert moderne instrumenter og sambandsutstyr.

Og så lager de altså tingene selv. Rundholt, beslag, bomtelt, lanternebrett.

– Vi er ganske flinke, vi må vel si det!

Da en ny bom skulle lages, trengte de tettvokst gran fra en nordhelling, den egner seg best. Det fant de selvsagt i nærheten av låven til Tor Erling, han har gode naboer ved gården i Hurum. Og når folk får høre at materialer og utstyr skal brukes på RS 1, blir prisen ofte lav. Det blåser en frisk bris av velvilje rundt den gamle skøyta, i dag trolig den best bevarte av de seilende skøytene.

Skipper Knut bruker notisbøker når han skal beskrive og løse tekniske problemer ombord. Hittil har han skrevet ut 12 bøker.

EIER INGENTING

De tre skipperne har kjent hverandre i snart 50 år, og har RS 1 i ryggmargen, men formelt ble de tre fellesskippere og ansvarlige i 2011. Og formelt skal det være. De tre eier nemlig ikke ett gram av skøyta. Det er det Norsk Maritimt Museum som gjør. Og hvordan tar et museum med mange oppgaver best vare på en verneverdig båt? Da museet i 1972 overtok skøyta, var hun i dårlig stand etter bl.a. et opphold i USA i årene 1938–1961. (Redningsselskapet solgte RS 1 til privatmannen Hans Borge i 1933.) Museet valgte å ta kontakt med den da nystartede «Seilskøyteklubben Colin Archer», og en kontrakt om vedlikehold og bruksrett ble skrevet. Klubben påtok seg å bevare båten, og styret bestemte at Knut von Trepka skulle ha det daglige ansvaret.

Og slik har det altså vært i 42 år. Da Knut i 2011 kjente at han trengte hjelp med ansvaret, ble dette tatt opp formelt med klubbens styre, og de to medskipperne kom om bord også på papiret.

– Noen kan jo ha motforestillinger mot ordningen, men vi er helt avhengige av å ha god kjemi om bord. Dette er jo ikke en båt du får, men en båt du lever med, sier Knut.

De tre skipperne rapporterer til klubbens styre, og driftsavtalen er løpende med åtte års gjensidig oppsigelse. Og eieren er såre fornøyd.

– Museet er glad for å slippe å bry seg om det daglige. Samtidig har vi et veldig godt tillitsforhold. Vi har en årlig besiktigelse, og vi skriver en rapport hvert år. Er det større ting som må ordnes, ber vi om tillatelse, sier skipperne.

BETALER SELV

Museet har heller ingen utgifter med RS 1 – bortsett fra å sørge for forsikring. Så pengene til å holde «urskøyta» flytende og seilende kommer fra skippernes egne lommer. Tauverk, lakk, maling, motorgreier, diesel, oppgradering av redningsflåte.

– Det er ikke store kostnader.

Budsjettet er kanskje snaut 100 000 kroner i året. Samtidig koster et nytt storseil 60 000, så det hender vi ber andre, f.eks. stiftelser, om støtte. Bl.a. fikk vi en propell i gave, og Riksantikvaren betalte den nye rekka. Vi merker at viljen til å bistå er stor, det hjelper godt at «Colin Archer» er et museumsfartøy med en stolt historie, sier de tre.

SKUMMEL BRANN

I 2013 var hjelpebehovet stort. En brann rammet skøyta da den lå ubemannet ved brygga. Heldigvis – og tilfeldigvis – ble det oppdaget hva som skjedde, og skadene ble begrenset. Men mye var ødelagt. RS 1 måtte på verksted, oppholdet ble langvarig og krevende. De tre skipperne jobbet mye.

– Vi var ikke forberedt på at det skulle bli så mye arbeid. Så vi ble nok litt lei da. Samtidig var det en stor fordel å være tre. Først nå er vi à jour med reparasjonene.

Knut, som i mange år har vært ingeniør og ansatt i oljebransjen, har små bøker der han skriver opp alt som må gjøres om bord. Og med skisser til hvordan det skal gjøres. Nå har han snart skrevet ut bok nr. 12. Og det blir nok flere.

– Den beste lønnen for strevet er tiden. At alt går langsomt. Det er en tung båt, fart var ikke viktig da den ble bygget. Det handlet om sjødyktighet og slepe-evne. Så vi roer helt ned om bord, vi tar tiden det trenger. Men båten er i supertrim. Alt funker perfekt! ■■

◀ **Taugutt.** Antallet meter tau er høyt om bord, både til rigg og fortøyninger. Her er Tor Erling taugutt mens Knut styrer skøyta.

▼ **Godt bevart.** Også innvendig har skipperne lagt stor vekt på å beholde skøyta slik den ble bygget. Her er Knut i byssa.

VI GRATULERER
REDNINGSSELSKAPET MED
RS 162 «KLAVENESS MARINE»

CALLENBERG TECHNOLOGY GROUP
Hovedtavle Bryterpaneler
El- sentraler Alarm og kontroll-systemer

AIR INTAKES
levert av camfil
camfil.com

Interceptorer fra
HUMPHREE®
Boat Yacht Commercial Navy
Tel. +46 31 744 3577
www.humphree.com

HYDX hydraulic solutions
Leverandør av hydraulikk
HYDX AB, Sverige
0046 8 53199900 www.hydx.se

Leverandør av slepevinsj
MBH hydraulikk AS
6693 Mjosundet
Tel: 71 64 77 00 – Mail: post@mbh.no
www.mbh.no

Leverandør av fendere
PUR teknik
www.purteknik.dk

Rolls-Royce
Kamewa waterjet propulsion
www.rolls-royce.com

TAKK FOR TILLITEN!
Scania i Sverige
scania.com SCANIA

SE Simarud®
Leverandør av blålys og sireneanlegg
til RS «Klaveness Marine».
Simarud Electronic AS
www.simarud.no

STORTINGSREPRESENTANT AP,
TRANSPORT- OG KOMMUNIKASJONSKOMITEEN
Magne Rommetveit

Det må bli tryggare å ferdast på sjøen

Sjølivet skal vera noko som er kjekt og trygt, og ikkje noko som blir forbunde med fare og som skremmer folk frå å nyta alle båtlivet sine gleder.

I alt 476 personar har omkome i samband med bruk av fritidsfartøy i perioden frå 2002 til 2015. Det kjem fram av grunnlagsdokumentet for Ny nasjonal transportplan 2018–2029 som blei lagd fram tidlegare i år. Tal viser og at det bare i fjor omkom 37, ein auke på ni eller 32 % frå året før. Samanlikna med skipsulukker ved ferdsel til sjøs i næring, er talet omtrent seks gonger høgare når det gjeld drepne knytt til bruk av fritidsbåt.

Ifylgje prognosar kan trafikken langs kysten vår auka med over 40 % fram mot 2040. Ein så stor auke i sjøtrafikken gir oss grunn til å satsa langt meir offensivt på tryggleiken enn det som har vore tilfelle til no.

Med desse tala i botn har eg saman med tre andre stortingsrepresentantar frå Arbeiderpartiet fremja eit såkalla representantforslag; «Om betre sjøtryggleik for fritidsbåtfolk».

Når det gjeld ulukkesstatistikken for vegtrafikk, har denne hatt ei svært positiv utvikling dei siste åra, både når det gjeld talet på hardt skadde, og ikkje minst når det gjeld talet på omkomne. Når det gjeld ulukker knytt til bruk av fritidsbåt derimot, så har me ikkje sett den same positive trenden. Mykje godt arbeid har vore gjort for å få ned ulukkestala på veg, både av opplysningskampanjar, tiltak for å få tryggare vegar og tryggare køyretøy.

Med den auken som er forventa når det gjeld ferdsel på sjøen, må det nå vera viktig å setja inn meir ressursar for å gjera også båtlivet mindre farefullt.

Forslaget vårt skal nå i haust behandlast av Næringskomiteen, og dei vil då legga fram si innstilling som skal debatterast og voterast over i Stortinget.

Me peikar på fleire viktige tiltak i vårt forslag, men det viktigaste nå er at Stortinget får debattert denne viktige saka, og det kan godt vera at det gjennom denne debatten også kjem opp forslag om fleire tiltak som kan gjera det tryggare å ferdast på sjøen.

Etablering av ei eiga ulukkesgruppe som undersøker ulukker og brannar, er eit av dei viktigaste forslaga våre.

For fritidsbåtflåten er det eit stort problem at me i liten grad har kunnskap om årsakene til ulukkene.

Når det gjeld risikonivå på kva som kan aksepterast, må me legga til grunn ein nullvisjon når det gjeld tap av menneskeliv, og i tillegg konkrete mål om at nivået på sjøtryggleik skal betrast. Sjølv om dette i utgangspunktet gjeld for heile transportsektoren samla, så synest det ikkje rett å akseptera eit høgare risikonivå for fiskefartøy og fritidsfartøy enn det me tolererer i vegtrafikken og i luftfarten.

Det er ei utfordring at tre ulike departement har kvar sitt ansvarsområde: Samferdselsdepartementet ser i hovudsak på sitt eige ansvarsområde – infrastrukturen. Førebyggande sjøtryggleik ligg under Næringsdepartementet og beredskap ligg under Justis- og beredskapsdepartementet. Det er jo i utgangspunktet bra at «det er mange som har noko med det», men for at me skal få betre effekt av tiltaka bør dette arbeidet samordnast langt betre enn det som er tilfelle i dag.

Foto: Privat

TRAFIKKEN LANGS KYSTEN KAN AUKA MED OVER 40 % FRAM MOT 2040, OG GIR OSS GRUNN TIL Å SATSA LANGT MEIR OFFENSIVT PÅ TRYGGLEIKEN

Redningsselskapet er ein viktig sektoroverripande instans på sjøtryggleik, og må derfor ha ei sentral rolle i framtidig organisering av det samla arbeidet for tryggleik på sjøen. Sjøtryggleiken har så langt ikkje hatt høg nok prioritet i regjeringa.

Arbeiderpartiet vil at me skal ha ein eigen strategi, med hovudføremål å få ned talet på omkomne og hardt skadde i fritidsbåtar, og eg reknar med at også dei andre partia på Stortinget vil bidra positivt til dette. ■■

Humanistprisen til RS «Peter Henry von Koss» og «Siem Pilot»

Foto: Tanja Krangnes

Får pris. 14 av Redningsselskapets mannskaper har tjenestegjort i Hellas. Her er f.v. Robin Åsheim Lindberg, Tom Giertsen og Monica Walseth Selboe (alle tre fra norsk politi), skipsfører Jarl Pedersen, styrmann Andreas Johansen og maskinsjef Helge Reppe fra RS.

Redningsfartøyene «Siem Pilot» og «Peter Henry von Koss» har reddet tusenvis av flyktninger og brakt dem trygt i havn til Hellas eller Italia.

I begrunnelsen legges det vekt på de krevende redningssituasjonene som oppstår og de fysiske og psykiske belastningene for besetningene som ofte følger med.

– Mannskapene har måttet ta seg av døde personer og trøste og berolige deres pårørende. Raske beslutninger må tas, og de kan risikere store konsekvenser dersom avgjørelser skulle være gale. Mannskapene kommer tett innpå skjebnene til flyktningene og ser nøden og lidelsene på nært hold, heter det i begrunnelsen for tildelingen.

Dette er første gang siden 2013 at Humanistprisen deles ut. Siste prisvinner var biologiprofessor Dag O. Hessen. Tidligere vinnere er blant andre Johan Galtung, Odd Grythe, Odd Børretzen og Eva Joly. Prisen er på 100 000 kroner. (©NTB)

LESVOS: FØRSTE OPPDRAG FOR «NORWAY 2»

De frivillige fra Hellenic Rescue Team (HRT) deltok i et søk etter at en båt med 11 flyktninger om bord kantret mellom Dikela i Tyrkia og Lesvos natt til 13. juli. Dette er det første oppdraget for redningsbåten «Norway II».

To av flyktningene fortalte at de hadde svømt i rundt fem timer før de kom seg til land og fikk varslet myndighetene. Seks personer ble reddet, fire personer – blant dem to barn – er funnet omkommet, og tre personer er savnet.

Rednings-RIBen «Norway II» ble døpt i slutten av mai, og er finansiert med midler fra Utenriksdepartementet i Norge. Søs-

Foto: Hellenic Rescue Team

terorganisasjonene Redningsselskapet og HRT samarbeider for å styrke den frivillige sjøredningsberedskapen i Hellas med både kompetanse og utstyr.

TUSENTALLS REDDET

27. juli var det ett år siden mannskapet på redningsskøyta «Peter Henry von Koss» gikk ut på sin første vakt i farvannet mellom Lesvos i Hellas og Tyrkia. Per 20. august i år har mannskapet, som består av tre fra norsk politi og tre fra Redningsselskapet:

- Reddet 3 986 mennesker
- Tauet 1 924 mennesker trygt i land
- Observert ca. 22 700 mennesker trygt i land

Redningsskøyta skal i første omgang være i Hellas fram til jul.

PRIDE-HILSEN

Mannskap fra politiet og Redningsselskapet på RS «Peter Henry von Koss» på Lesvos hilste til Oslo Pride International før årets parade gikk gjennom Oslos gater 25. juni. Regnbueflagget, som er det internasjonale symbolet for LHBT-bevegelsen, står for mangfold og synlighet.

Gavetips til deg selv
– eller noen du er glad i

Redningsselskapets redningsvest
Spesiadesignet kvalitetsvest fra Hansen Protection.
Ordinær 1395,- Medlem **1095,-**

Elias redningsvest
Ordinær 550,-
Medlem **495,-**

Vanntett RS-ryggsekk
Ordinær 975,-
Medlem **799,-**

RS-LED Lenser M7R lykt m/lader i koffert
Ordinær 1398,-
Medlem **1098,-**

125 ÅR RS(+)

Se flere produkter på
WWW.RS.NO/NETTBUTIKK

TILBAKELEVERTE BÅTER TIL REDNINGSSELSKAPET

Foto: Mats Grimsæth Photography www.matsgrimsaeth.com

HIGH SPEED WORKBOATS™

Brødrene Hukkelberg AS har kontrakt med Redningsselskapet på ombygging av båter i Simrad-klassen.
Båtene får nytt overbygg med ny innredning og forbedret bro-løsning. Bildene over viser RS 123 Simrad Buholmen og RS 120 Sundt, som allerede er tilbakelevert til Redningsselskapet, ferdig ombygget.

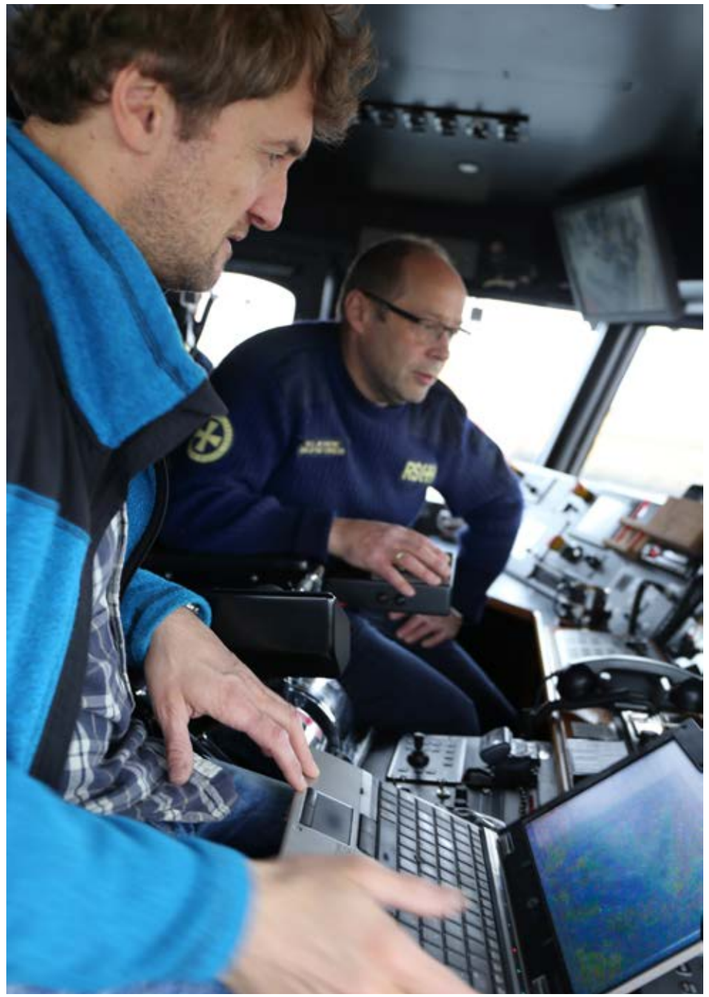
Redningsselskapet tester DAB

I SOMMER BISTOD REDNINGSSELSKAPET NRK MED Å SJEKKE DAB-DEKNINGEN UTENFOR ANDENES, BALLSTAD, RØRVIK OG FOSNAVÅG, DER BLANT ANNET FISKEFLÅTEN VAR GODT REPRESENTERT.

TEKST OG FOTO: Marianne Bergseth

Som allment kjent vil det i 2017 bli endringer i radionettet. Da vil DAB erstatte det analoge signalet, og det er ønskelig at også de til sjøs får tilgang til radio. Våre sjøfolk er ivrige radiolyttere, derfor ville vi bistå med en kvalitetssikring. Vi hjalp NRK med å plukke ut fire områder der blant annet fiskeflåten var godt representert, sier Tony Johansen, beredskapskoordinator i Redningsselskapet.

Kartleggingen av DAB-dekningen til havs viste at de teoretiske beregningene stemte godt med virkeligheten. NRK har gjennom teoretiske beregninger tidligere kartlagt manglende dekning vest for Moskenesøya. En ny sender på Værøy blir derfor satt opp i løpet av 2016 for å bedre dekningen i dette området, som er et område med mye kystfiske.



Gode signaler. Sommerens måleturer viste at de teoretiske beregningene stemte godt med virkeligheten.

SKEPTISK

At vi nå sier farvel til FM-nettet og går over til digital radio, er noe som har skapt bekymring og forvirring hos noen og glede hos andre. Selv om overgangen har pågått i mange år, og to av tre norske husstander nå har en DAB-radio, er det noen som er skeptiske. Lederen i Norges Fiskarlag, Kjell Ingebrigsten, opplever ulike tilbakemeldinger fra sine medlemmer.

– En stor del av fiskeriet foregår lengre ut enn 25 nautiske mil, så det er en del bekymring blant fiskerne når det gjelder god nok DAB-dekning så langt ut. Vi har allerede rapportert inn enkelte hull i dekningskartet, som ble fikset. Jeg oppfordrer derfor folk på sjøen til å kontakte oss om de kommer over områder med dårlig dekning. På den måten kan vi bidra i arbeidet med å få en fullgod oversikt, sier lederen i Norges Fiskarlag, Kjell Ingebrigsten.

DET DIGITALE SYSTEMET ER MER ROBUST ENN DET ANALOGE

Kommunikasjonssjefen i Digitalradio Norge, Mari Hagerup, forstår at enkelte frykter forandringene, men kan berolige DAB-skeptikerne med at det vil bli minst like god dekning med DAB som med FM.

– DAB-nettet er etablert på samme sende-struktur som FM-nettet, og det er bekreftet at dekningen skal være på samme nivå som den beste FM-dekningen. Det blir klarere signaler og bredere radiotilbud. Det pågår et justeringsarbeid i tiden frem mot FM-slukking, dette vil skje på steder der det er nødvendig. Du finner dekningskart for DAB på radio.no/dekning, sier Hagerup.

MER ROBUST KRINGKASTING

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) gjennomførte i 2012 tilsyn med beredskapsarbeidet i NRK hvor det heter: «Det er også gjennomført analyser og vurderinger knyttet til overgangen fra analog til digital radiodistribusjon som skal skje i 2017. Det digitale systemet er mer robust enn det analoge, blant annet på grunn av mer redundans med hensyn til kraftforsyning og mating av signaler. Det er DSBs oppfatning at NRK har et tydelig fokus på å sikre at digitaliseringen blir implementert som planlagt og tilrettelegger for en god prosess fram til 2017, slik at perioden med to nett kan begrenses.»

Daværende kulturminister Thorhild Widvey er en av de som ser positivt på utviklingen innenfor norsk radio:

– Digitaliseringen av radioen åpner for et langt større mangfold av radiokanaler som vil kunne komme lyttere i hele landet til gode. For lytterne betyr dette et langt mer mangfoldig og differensiert radiotilbud, støyfritt mottak og en rekke nye funksjoner. Dessuten åpner digitaliseringen for økt konkurranse, og økte muligheter for innovasjon og utvikling.

NRKs sendernett er delt opp i syv regioner som sender på ulike frekvenser. Dersom radioen forflyttes fra en region til en annen, må man, akkurat som FM, gjøre et nytt kanalsøk. DAB-radioer lagrer kanaler i et forhåndsinnstilt minne. Kanalstrukturen på DAB tilsvarer den man kjenner fra FM-båndet, altså vil dekningsgraden på de ulike kanalene variere fra sted til sted. Eldre radioer kan oppgraderes via en adapter slik at de er i stand til å ta imot DAB-signaler. 93 prosent av radioer som blir levert til retur blir gjenbrukt. Mer informasjon om det digitale radioskiftet finner du på **radio.no.** Her kan du også melde i fra om steder med dårlig dekning eller sende inn spørsmål dersom du lurer på noe. ■■

Foto: Gotbjørn Nesje

◀ DAB-rapport. Kringkastingssjef Thor Gjermund Eriksen overrekker rapporten til kulturminister Linda Hofstad Helleland under Arendalsuka i august. Generalsekretær Rikke Lind (t.v) er glad for å være samarbeidspartner med NRK og Kulturdepartementet og for å kunne hjelpe til med å måle DAB-signalstyrken til havs. – Utbyggingen av DAB-nettet må sees på som ett av mange tiltak som må til for å bedre sjøsikkerheten, sier hun.

Måletur. NRK ble med Redningsselskapet ut på fire turer for å måle DAB-signaler til havs.

HOBBYFISKERENS DRØM
OG TROFASTE VENN

Bensindrevne og
elektriske kraftblokker
med regulerbar hastighet.
Norsk patent.

Olsen Fangst og Kraftblokk
- En fritidsfiskers trofaste venn

se www.kraftblokk.no eller tlf. 976 81 636/905 64 598

Viken
SJØTJENESTE

Brygger • moloer • moring • mudring • slep
sjøtransport • vedlikehold • reparasjon
Tlf: 33 69 99 99 www.vst-as.no

Stilsikkert gjerde i støpejern
Rask levering

Webjørn Hammersbøen
Ruud, 2040 KLØFTA
Mobil: 905 39 457
post@wh-produksjon.no

www.wh-produksjon.no

Ta kontakt
for et godt tilbud

LEDER FOR SAMFUNNSKONTAKT
I REDNINGSSELSKAPET
Oddbjørn Nesje

Sjøsikkerhet er høstens hete potet

Det tok ikke lang tid fra Ketil Solvik-Olsen tok hyre som samferdselsminister i 2013 til han varslet nye tiltak innen sjøsikkerhet. Redningsselskapet og andre maritime aktører takket for det gode initiativet og sendte innspill til stortingsmeldingen som ble lovet om temaet. Så ble det stille. Først i sommer, tre år etter at initiativet ble tatt, kom meldingen. Den lever dessverre ikke opp til forventningene. Nå blir det opp til Stortinget å komme med offensive tiltak for å styrke sjøsikkerheten.

Regjeringen skal ha honnør for å sette sjøsikkerhet på agendaen! Sikring av farleder, havne- og miljøtiltak og Stadt skipstunell er alle eksempler på gode tiltak fra regjeringen, men det er vanskelig å se for seg at sjøsikkerheten skal bli bedre uten at det samtidig satses på sjøredningstjenesten. I grunnlagsdokumentet til Nasjonal Transportplan 2018–2029 uttrykker samferdselsministerens egen fagetat – Kystverket – bekymring over at trafikkøkningen langs kysten de kommende årene vil føre til flere ulykker dersom ikke sjøsikkerhet prioriteres i større grad. Prognosen i Kystverkets sjøsikkerhetsanalyse peker nemlig på en dramatisk trafikkøkning på 41 % frem mot 2040. Og da er ikke fritidsbåttrafikken tatt med.

Med slike fremtidsutsikter skulle man kanskje forvente en skikkelig storsatsing på sjøsikkerhet i stortingsmeldingen, som kom idet tusenvis av båtfolk startet sommersesongen. I stedet fikk vi en melding med mye gammel ballast. Den omhandler nemlig bare Samferdselsdepartementets eget ansvarsområde – infrastruktur. Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap er ikke tatt med siden dette ligger under henholdsvis Nærings- og fiskeridepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet. Alt dette er relevant for sjøsikkerheten, og da burde departementene fulgt opp sine egne ambisjoner om nytenkning og bedre samhandling i beredskapen, utarbeidet stortingsmeldingen sammen, og presentert flere sektorovergripende tiltak. Å gjøre det stykkevis og delt får ikke like god effekt som å foreta et samlet løft for sjøsikkerheten.

I nordområdene er økningen i tankskiptrafikken ekstrem. Den vil nemlig øke med 282 % i Troms og 300 % i Finnmark frem mot 2040 ifølge sjøsikkerhetsanalysen. De mulige miljøkonsekvensene ved ulykker er ifølge analysen størst i våre tre nordligste fylker. I dag har staten to slepebåter i området mellom Røst og grensen til Russland – et område beredskapsdirektør Johan Marius Ly i Kystverket omtaler som «enormt» i dette RS-Magasinet. Regjeringens svar på dette i stortingsmeldingen er at den forutsetter at slepeberedskapen i den kystnære trafikken skal ivaretas av «tilgjengelige private slepefartøy, den indre Kystvakt og Redningsselskapets fartøyer». Det går på regjeringens troverdighet løs når de lager en sjøsikkerhetsmelding som ikke sier noe om hvordan sjøredningstjenesten skal være den dagen det går 300 % flere tankere langs Finnmarkskysten enn i dag.

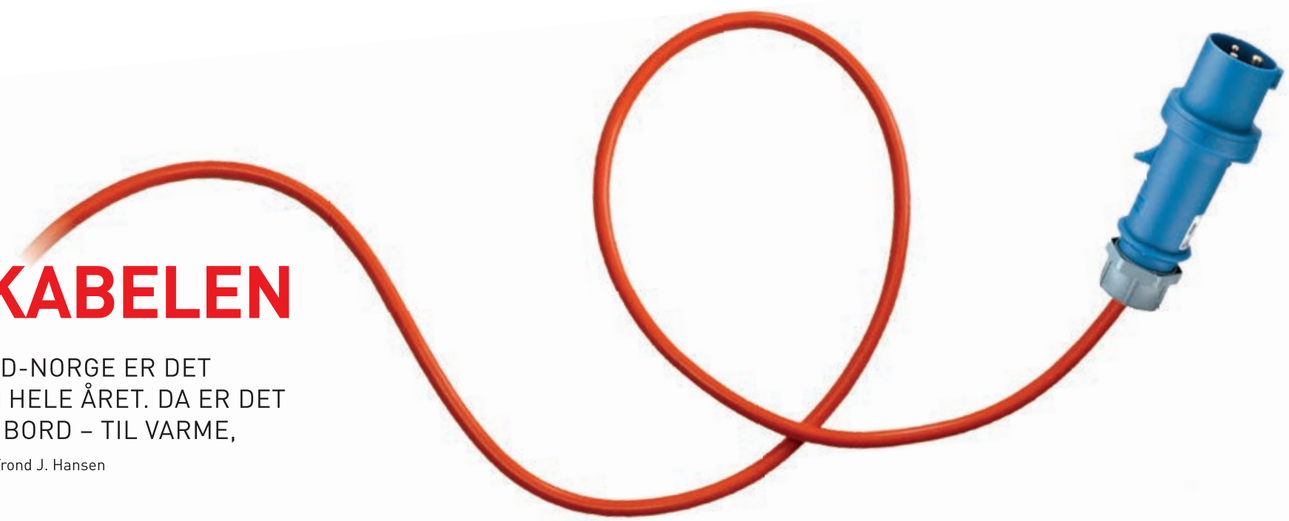
Redningsselskapet sto i fjor for 78,2 % (!) av de maritime oppdragene fra hovedredningssentralene og er derfor det viktigste verktøyet i verktøykassa deres. Ingen utfører flere oppdrag enn Redningsselskapet. Det er sleping, brannbekjempelse, redningsoppdrag, dykking osv. Redningsskøyta er et multiverktøy og kan løse en lang rekke oppgaver. Derfor er det samfunnseffektivt å bruke Redningsselskapet i større grad. Det må politikerne ta med i betraktningen når de nå skal spørre seg selv om hvem som skal håndtere alle ulykkene, og dermed redningsoppdragene, trafikkveksten fører med seg.

Det mest kritikkverdige med stortingsmeldingen er likevel hvordan regjeringen hopper bukk over fritidsbåtflåten. Det er uheldig at meldingen ikke sier noe om båtfolkets sikkerhet, og det blir kunstig å snakke om trafikkprognoser på sjøen uten å ta med fritidsbåtflåten på 752 000 fartøyer. Legger vi til dette på toppen av Kystverkets 41 %, er trolig trafikkøkningen fremover høyere, uten at dette blir fanget opp noe sted. Utfordringene er dermed trolig større enn det som fremkommer både i sjøsikkerhetsanalysen og stortingsmeldingen.

Sjøsikkerhet må handle om mer enn infrastruktur. Vi klarer ikke å forhindre flere ulykker på grunn av trafikkøkningen bare ved å rehabilitere havnene våre. Stortingsmeldingen er derfor mangelfull og svarer ikke fullt ut på hvordan vi skal bedre sjøsikkerheten i årene som kommer. Stortinget bør derfor lose regjeringen på riktig kurs og kreve at de utarbeider en opptrappingsplan om hvordan forebyggende sjøsikkerhet og sjøredningstjenesten skal styrkes frem mot 2040.

Som nevnt er det bra at regjeringen i det hele tatt kommer med en stortingsmelding om et så viktig tema. Sjøsikkerhet er høstens hete potet på Stortinget som snart skal behandle saken. Opposisjonen ved Arbeiderpartiet har allerede markert seg i debatten med et eget representantforslag om temaet. Deres stortingsrepresentant, Magne Rommetveit, er båtmann og saksordfører for stortingsmeldingen. Han har markert seg som forkjemper for å få ned antallet ulykker på sjøen og skriver om temaet i dette RS-Magasinet. Vi som er opptatt av sjøsikkerhet går en spennende høst i møte og ønsker Rommetveit og øvrige folkevalgte lykke til i arbeidet! ■■

SJEKK LANDSTRØMKABELEN



SPESIELT PÅ VESTLANDET OG I NORD-NORGE ER DET VANLIG AT BÅTEN LIGGER PÅ SJØEN HELE ÅRET. DA ER DET AVGJØRENDE AT DET ER STRØM OM BORD – TIL VARME, LADING OG AVFUKTING. **TEKST OG FOTO:** Trond J. Hansen

TRE HOVEDPROBLEMER

Det er vanlig å ha en frostvakt i motorrommet og så mye varme at det ikke blir frost om bord. I tillegg bør man ha en luftavfukter. Batteriene bør stå på vedlikeholdslading, slik at de ikke blir tappet ned. Enkelt sagt kan vi si at det er tre hovedproblemer som kan medføre at strømmen går:

- Overforbruk: Hvor mye strøm som kan brukes varierer. I nyere anlegg er 16A vanlig, altså maks cirka 3600 watt. Andre steder kan det være 10A, 2300 watt.
- Kortslutning kan komme av feil på landstrømkabel, skjøtekontakter eller på apparater som brukes. Kortslutning skjer når lederne kommer i kontakt med hverandre.
- Jordfeil, det vil si lekkasje av strøm (overledning), noe som typisk kan skje på grunn av fukt i kontakter eller i apprater. En jordfeil vil oftest medføre at jordfeilbryteren slår ut. I mange tilfeller vil det føre til at hele anlegget mørklegges. Feil på andre sitt anlegg kan medføre at du mister strømmen, eller omvendt.

FROSTVAKT: Frostvakter og ovner bør du kjøpe hos en båtutstyrsforhandler. Ved bruk av vifteovn skal disse ha veltesikring.

KONTROLL PÅ KABELEN: Alle som har båt liggende på sjøen er nervøse for at landstrømmen skal bli borte. Særlig om det er frost, og om motoren ikke er konservert for vinteren.

STRØMTILFØRSEL

Når det gjelder strømtilførselen frem til uttaket, så rapporteres feil eller skade til havnesjef. Det er ditt ansvar at landstrømkabel og elektrisk anlegg i båten er i orden.

- Sjekk uttaket. Se at det ikke er skader på stikkontakt eller sikringer. Pass på at det ikke kan komme vann i anlegget.
- Ideelt sett skal spenningen være mellom 220 og 240 volt. Er spenningen lavere enn rundt 200 volt bør du melde fra om det. Spenningen måles med et voltmeter/multimeter.
- Sjekk at anlegget er jordet. Mål spenningen mellom en av kontaktene og jord. Ved 230 volt skal denne spenningen mot jord være 130 volt.

SPENNINGSDETEKTOR: Viser med rød diode om det er strøm bare ved å holde den mot kabel eller kontakt. Rimelig, enkelt og ingen fare for å få støt.

STRØMUTTAK: Oppdager du skade eller feil må det rapporteres til havnesjefen eller annen ansvarlig. I dag brukes vanligvis de runde CEE-kontaktene, som sitter bedre fast i kontaktene og som er mer vanntett.

MÅLE SPENNING: Ideelt sett skal spenningen være mellom 220 og 240 volt. Er spenningen lavere enn rundt 200 volt bør du melde fra om det. Spenningen måles med et voltmeter/multimeter.

LANDSTRØMKABEL

- Bruk landstrømkabel som er merket H07RN-F eller tilsvarende. Den bør være på minst 2,5 kvadrat (3 x 2,5 mm2).
- Både komplette landstrømkabler og kontakter for utendørs bruk er merket med IP44, eller høyere. Komplett landstrømkabel kan ha IP56.
- Sjekk at det ikke er skader eller gnag på kabelen.
- Åpne støpsel og skjøtekontakt (i hver sin ende) og sjekk at kontaktene er i orden. Er kontaktene eiret, rengjøres disse med smergel og spray (f. eks CRC 6.66). Kutt gjerne noen centimeter av kabelen og koble på nytt.
- Sett alle kontakter inn med kontaktspray og/eller syrefri vaselin. Sjekk at strekkavlasteren sitter godt og at pakninger er i orden.
- La ubrutt landstrømkabel gå direkte fra uttak på kaien frem til inntak på båten – uten skjøt.
- Det er en fordel å ha en landstrømkabel med lengde tilpasset havnen der du ligger.
- Sikre kabelen på land og i båten, slik at den ikke rykkes ut av kontaktene eller kommer i klem når båt og brygge beveger seg.
- Vi anbefaler rundplugger (CEE-kontakter, blå) som holder bedre sammen enn vanlige Schuko-kontakter og dessuten er mer vanntette. Strekkavlastninger og kontaktskruer er som regel også kraftigere. De fleste strømuttak i nyere havner har som regel stikkontakter for rundplugg.

RIKTIG KABEL: Bruk landstrømkabel merket H07RN-F eller tilsvarende. Den bør være på minst 2,5 kvadrat (3 x 2,5 mm2).

KLEMFARE: Pass på at kabelen ikke kommer i klem når båt og brygge beveger seg. Det er vanligvis mer bevegelse i anlegget på vinteren enn om sommeren. Gangveien er en klassisk «kabelkiller».

TIPS VED KOBLING AV KONTAKTER

Når du tar den ytterste isolasjonen av kabelen skjærer du forsiktig med en skarp kniv. Pass på at du ikke skader ledningene inni. Ledningene kan avisoleres med en kniv eller en avisoleringstang. Pass på at du ikke kutter kordelene (trådene). Kobbertrådene tvinnes mellom fingrene før de kobles. La alltid ledningene være litt for lange, slik at de ikke ligger i strekk. Det viktigste er at jordingen, som alltid er gul/grønn ledning kobles mot jord i støpselet/skjøtekontakten. Jord er alltid merket med et tegn som ser ut som et lite juletre, og jordingskontakten skiller seg fra de andre. De andre lederne i kabelen kan være i forskjellig farge, gjerne merket med bokstavene L og N. Det betyr ingen ting hvilke av disse du kobler til kontaktene. (NB: forskjell på ledning og kabel er at kabel er satt sammen av flere enkle ledninger).

UTSTYRET OM BORD

- Koble fra alle 230 volt apparater som ikke skal brukes.
- Bruk bare ovner og frostvakter som er godkjent for maritimt miljø. Ved bruk av vifteovn skal disse ha veltesikring.
- Sikre alle løse apparater, slik at de står trygt og sikkert.
- Unngå bruk av skjøteledninger og grenuttak.
- Bruk helst en luftavfukter med hygrostat. Da går avfukteren bare når det er nødvendig.
- Batteriladeren bør stå på for vedlikeholdslading av batteriene.

NB: Reglene er slik at du har lov til å utføre arbeid på løst anlegg, altså på skjøteledninger med kontakter, men ikke på fast anlegg – for eksempel på fastmonterte stikkontakter.

ELEKTRIKERARBEID: Skjær forsiktig av den ytterste kabelen med en skarp kniv. Ledningene kan avisoleres med en kniv eller en avisoleringstang. Kobbertrådene tvinnes mellom fingrene før de kobles.

FARLIG: Det kan være farlig å bruke kabler og kontakter som ikke er ment for bruk utendørs. Alt arbeid skal dessuten være fagmessig utført. Det er lov å utføre arbeid på løst utstyr.

GODE KONTAKTER: Åpne støpsel og skjøtekontakt (i hver sin ende) og sjekk at kontaktene er i orden. Er kontaktene eiret rengjøres disse med smergel og spray (f. eks CRC 6.66). Sett alle kontakter inn med kontaktspray og/eller syrefri vaselin.

VERKTØY: Du trenger blant annet et lite utvalg skrujern, kniv og gjerne en avisoleringstang. Dessuten bør du ha kontaktspray – såkalt elektriker på boks.

Din lokale forhandler

Østfold

RHJ AS
Kalesjer og REX markiser
Tlf : 412 11 111
www.rhj.no

Akershus

HOLMEN SLIPP MOTORSERVICE A/S
www.motorservice.no
Telefon: 4000 1009
Butikk: Leangbukta 31, 1392 Vettre
Volvo Penta originaldeler
Verksted: Grundvikvn 1, 3478 Nærsnes
Service og reparasjoner av Volvo Penta
Opplag og båtplasser
VOLVO PENTA SERVICE

Vollen Marina
..en perle i Oslofjorden!
Vollen Marina i Asker, en komplett marina med båtplasser, gjestehavn, drivstoff og service på båt.
Tlf. 40141040 – www.vollen-marina.no

VOLLENSLIPP
WWW.VOLLENSLIPP.NO +47 66 90 44 66
Slemmestadveien 424, 1390 Vollen
Telefon: 66 90 44 66
www.vollenslipp.no
Yanmar og Cummins
Slipp: 30 tonn
YANMAR Cummins

Vest-Agder

YAMAHA BÅT & MOTORSENTER
LYNGDAL
www.ybm.no – tlf 488 67 006

Rogaland

Stavanger Båtverksted AS
VOLVO PENTA Service Verksted
YANMAR marine

TAU SLIPP & BÅTBYGGERI
Telefon 51 74 54 99 - post@baatbyggeri.no
www.baatbyggeri.no

Åkra Bilimport AS
Rådhusvn 1, 4270 Åkrehamn
Tlf: 52 84 55 00
Servicetlf: 909 39 500
www.aakrabaat.no
Båter: Finnmaster, Grandezza
Motorer: Yamaha
FINNMASTER GRANDEZZA

Hordaland

BØMLO SKIPSSERVICE
www.bsse.no
Telefon 53 00 15 00
Hovlandshagen, 5443 Bømlo
Motorer: Yanmar og Volvo Penta
Vi utfører motorarbeid og maskinering, rørarbeid og hydraulikk, sveising av stål og aluminium, sprøyting av maling og bunnstoff, samt plastreparasjoner.

Hordaland

FITJAR småbåt & fritidsanlegg as
Håkonar Næringspark, 5419 Fitjar
Tlf: 944 30 500
www.fitjarbaat.no
post@fitjarbaat.no
Båter: Steady, AQ, Pioner
Motor: Yamaha
pioner YAMAHA

Sogn og Fjordane

Verlo AS
YANMAR YAMAHA
Gate 1 nr 88, 6700 Måløy
Tlf 57 85 11 77 / Vakttlf: 90 91 91 96
Service og reparasjon av de fleste motormerker, Yanmar og Yamaha forhandler/serviceverksted. Båtslipp, inntil 100 t /30 mtr. I industrivarehuset vårt finner du det du trenger til reparasjon og vedlikehold av båt. **www.verlo.no**

Møre og Romsdal

AalesundBåtservice
Kjøpmannsgata 15, Ålesund
Tlf.: 94 13 96 10 – 99 39 65 65
www.aalbs.no E-post: post@aalbs.no
Facebook: Aalesund Båtservice AS
Salg og service på Mercury produkter, diagnose verktøy for de fleste påhengsmotorer. Store arealer ute og inne med løftekapasitet inntil 5 tonn.

Møre og Romsdal

Westplast AS
Leinevegen 61, 6094 Leinøy
Telefon 70 08 04 00
www.westplast.no
Yanmar forhandler

Sør-Trøndelag

Skarsvåg Boats AS
Sørfrøyveien 225, 7263 Hamarvik
Tlf 915 94 307
www.skarsvagboats.no

Troms

We take pride in the relations we build with our customers, and we take pride in the products we deliver. This gives us the confidence to state that we are always to be trusted.

www.jetsgroup.com

JETS™
Sanitary Systems - Made to Please

Jets Vacuum AS, Myravegen 1, N-6060 Hareid, Norway – Tel.: +47 70 03 91 00 – E-mail: post@jets.no

En sportsfiskebåt i særklasse!

En norskprodusert båt med sikkerhet, brukervennlighet og pris som hovedfokus. Båten leveres med 4-sylindrers 35 HK Beta Marine motor (basert på Kubota diesel). Andre motoralternativer på forespørsel.

GIMLE 22 bygges av meget erfarne båtbyggere på Askøy utenfor Bergen. De som bygger dem har alle sammen over 25 års erfaring med formbygging og båtproduksjon.

Serkur Marine
Norske Båter for Norske Forhold

Forhandler i Troms og Finnmark: | JM Service, Tlf 919 14 866
Nordli 12, 9300 Finnsnes

Leonberg Foto: Aksel Jernstad

Du blir aldri for gammel til å bli en livredder hos oss.

Du trenger ikke tjenestegjøre på en redningsskøyte for å redde liv på sjøen. Redningsselskapet er en humanitær organisasjon som er avhengig av støtte fra næringsliv, offentlige myndigheter og private. Det kan faktisk være ditt bidrag som sørger for at våre mannskaper når frem i tide, og at en nødstedt kommer trygt hjem til familien sin. Ønsker du å tilgodese Redningsselskapet i ditt testament, er du med å sikre beredskapen langs kysten.
Og før eller siden med på å redde et liv.
Les mer på **rs.no/testamentarisk,** eller kontakt rådgiver Solfrid Bøe (928 36 141) eller advokat Henning Alme Siebke (917 76 833).

125 ÅR RS(+)

Din testamentariske gave redder liv

BÅTNYTT
av Lars Kristian Mosby Enger

Kan bli en ny bestselger

Advanced Marine Tech, forkortet AMT har bitt seg fast i det norske markedet etter at de kom med første båt for ti år siden. Oppskriften er enkel; velkjørende kvalitetsbåter med nødvendig utstyr inkludert, til fornuftige priser. Nå er det en helt ny bowrider som introduseres på det norske markedet. AMT 190 BR burde passe bra i nisjen for dagsturbåter eller som landstedsbåt. Bowrider-konseptet går ut på å ofre lugaren forut til fordel for sittebrønn, og samtidig beholde daycruiserens heldekkende vindskjerm og komfort. En del båter sliter med høy planingsterskel ettersom både motor og mye vekt er plassert langt akter. I AMT 190 BR er fører- og navigatørsetet trukket langt frem for å få god balanse i båten.

Lengde:	5,60 meter
Bredde:	2,25 meter
Vekt:	700 kilo
Motor:	80–115 hk
Pris:	329 990 kroner
kellox.no	

Spennende norgespremiere

360 er det nye flaggskipet fra finske XO Boats. Den spreke aluminiumsbåten med den særegne rette baugen har køyeplass til fire personer og komfortable sitteplasser til ti i styrhuset. Med sine 37 fot krever den litt motorkraft for å komme opp i fart. Motorvalget står derfor mellom dobbelinstallasjon av Volvo Penta, Mercruiser eller Yanmar. Toppfart er drøye 40 knop. En slik råtass i aluminium er heller ikke helt gratis. Prisen er drøye 3,9 millioner kroner.

Lengde:	11,28 meter
Bredde:	3,29 meter
Vekt:	3600 kilo
Motor:	600–740 hk
Pris:	3 900 000 kroner
marineteam.no	

Klar for helgetur

Denne nyheten heter Uttern D70 og er siste tilskudd i daycruiser-segmentet fra det svenske båtmerket, produsert i Polen. Utten ble kjøpt opp av båtgiganten Brunswick og gikk fra å være noe traust og solid til spenstig og nyskapende. Det har ført til båter som den nye D70. Båten måler 6,99 meter og takler motorer opp til 300 hk med en toppfart på godt over 40 knop. Salongen har sitteplass til minst fem, og kan gjøres om til en flott solseng ved hjelp av bordet og tilhørende puter. Foruten en liten bysse og en flott styrekonsoll byr båten på enkel overnatting for to personer. I lugaren er det også mulig å få et lite toalett.

Lengde:	6,99 meter
Bredde:	2,55 meter
Vekt:	1 550 kilo
Motor:	150–300 hk
Pris:	537 800 kroner
brunswickmarine.no	

Treroms på sjøen

En av båtene som var godt besøkt under båtmessa «Båter i sjøen» var den splitter nye Marex 310 Sun Cruiser. Båten ble for første gang introdusert i 1988, og har siden den gang blitt bygget i hele 630 eksemplarer. Nå er både skrog og konsept pusset opp til dagens standard. Det innebærer blant annet alt av plassbesparende nye løsninger, som gjør at båten oppleves større enn tidligere utgaver. Med to lugarer med dobbelkøyer pluss en stor og flott salong blir dette en flytende treroms til prisen for en ettroms i Oslo; altså rundt to millioner kroner. Byssa er plassert like under dekk, men takket være den store skyvedøra ned til «underetasjen» oppleves det ikke klaustrofobisk å stå og lage mat her. Med den elektriske takluka åpen kan man lage mat under åpen himmel. Sun Cruiser er tilpasset singelmotor med drev. Avhengig av størrelse på motor er fartspotensialet mellom 25 og 30 knop.

Lengde:	9,46 meter
Bredde:	3,24 meter
Vekt:	4 500 kilo
Motor:	220–370 hk
Pris:	1 990 000 kroner
marex.no	

En ny Saga

Saga 370 HT var en av mange båter som hadde norgespremiere under Båter i sjøen på Aker brygge 1. september. Saga Boats på Selje ved Stadt er nå en av få gjenværende norske båtprodusenter som faktisk produserer båtene i Norge. Derfor er det gledelig at Saga nå kommer med en ny og oppgradert versjon av sin 365. Saga 370 Hardtop har som navnet tilsier fått et fast overbygg, som gir en flott salong lengst akter i styrhuset. Her er det plass til minst ti personer rundt middagsbordet. Byssa er plassert i forkant av den sosiale salongen og inneholder blant annet vask, stekeovn, gassbluss og kjøleskap. Styreposisjonen er plassert høyt med godt utsyn i alle retninger, takket være store glassflater og tynne stolper. I fartsretningen er det plassert ytterligere to stoler, slik at flere kan være med å holde utkikk. Under dekk er båten nærmest identisk med 365, med to store lugarer med tilhørende toalettrom.

Lengde:	11,3 meter
Bredde:	3,5 meter
Vekt:	7 000 kilo
Motor:	435 hk
Pris:	3 200 000 kroner
sagaboats.no	

Din for snaue ti mill

Fairline Targa 53 GT er siste tilskudd fra den britiske luksusbåtprodusenten. 56-foteren kommer med tre lugarer, alle med dobbelkøyer. Det er også mulighet for en liten mannskapslugar lengst akter. Byssa kan plasseres under dekk, på bekostning av et gjestetoalett, eller i salongen på bekostning av en sittebenk. All materialbruk oser av eksklusivitet fra baug til badeplattform. Men så må man også ut med ti millioner kroner om man skal sikre seg denne vakre damen. Fairline Targa 53 GT kan leveres med tre motoralternativer. Minste pakke består av to Volvo Penta D11 på 675 hk. Det skal gi en toppfart på rundt 30 knop. Med ytterligere en VP-dobbelinstallasjon kan man få båten levert med to Caterpillar-motorer som til sammen yter 1700 hestekrefter – nok til å få den 20 tonn tunge farkosten opp i 35 knop. I januar lanseres etter planen Targa 53, også den med flybridge.

Lengde:	16,92 meter
Bredde:	4,52 meter
Vekt:	19 500 kilo
Motor:	1350–1700 hk
Pris:	9 587 500 kroner
stavangermarinesenter.no	

Mer aluminium fra Nordkapp

Nordkapp er kjent for sine kvalitetsbåter. Den nye Ranger-serien kombinerer aluminiumskrog med glassfiberinnredning. Det gir et stivt og solid skrog med komfortabel innredning. Enduro 705 Ranger er en skjærgårdsjeep med stor vindskjerm, to stoler bak konsollen, samt en sittebenk akter. I tillegg er det flere sitteplasser forut. Man skal ikke se bort fra at Nordkapp snart vil komme med en bowrider (Avant) basert på det samme skroget. De to første Ranger-modellene var de noe mindre 605 Avant og Enduro, som kom i 2015.

Lengde:	7,05 meter
Bredde:	2,30 meter
Vekt:	1 300 kilo
Motor:	150–250 hk
Pris:	620 700 kroner
nordkapp-boats.no	

Enda grønnere

Seilbåter med klutene oppe er meget miljøvennlige sammenlignet med de fleste andre båter. Arcona 410 Hybrid tar miljøtanken enda et skritt i riktig retning. Om bord i seilhybriden er nemlig dieselmotoren erstattet av et diesel-elektrisk driftssystem fra den finske produsenten Oceanvolt Oy. Systemet består av en elektrisk motor montert på et seildrev, en Lithium batteribank, solceller, landstrøm og en liten dieselgenerator. Batteriene lades fra solceller, landstrøm, generator eller fra båtens propell ved seilas. Med dette systemet kan Arcona 410 Hybrid kjøre for motor med en hastighet på opptil 7 knop. Rekkevidden vil være opp til 10 NM for batterier alene. Ved behov for å kjøre langt, vil rekkevidden være den man er vant til med en dieselmotor. For et typisk driftsmønster ved kystseilas er det beregnet at forbruket av diesel om bord i Arcona 410 Hybrid i løpet av en sesong kan bli redusert med opp til 80% i forhold til samme båt med dieselmotor.

Lengde:	12,20 meter
Bredde:	3,90 meter
Vekt:	7800 kilo
Motor:	50 hk
Pris:	Ikke klar
arconayachts.no	

To nye turseilere

Dufour-modellene Grand Large 412 og GL 460 fikk sin norgespremiere nylig. Grand Large 412 er oppfølgeren til deres 410-modell og oppgraderingene er mange. Blant annet har den fått full setebenk i cockpit, med tilhørende gassgrill, servant og elektrisk kjøleskap. Det er også gjort endringer i salongen der det nå er en helt ny L-bysse med mer benkeplass. GL 412 leveres med to eller tre lugarer og en eller to toalettrom. Båten selges med utstyrspakker kalt Komfort, Liberty og Adventure og seil på totalt 71 m².

GL 460 er et samarbeid mellom italieneren Umberto Felci og Dufours eget team. I den romslige seilbåten er det valgfritt om man ønsker tre eller fire lugarer. Dufour Grand Large 460 leveres med genoa, selvslående fokk, eller begge deler. 46-foteren leveres som standard med Volvo Penta 55 HK, men kan også bestilles med Volvo Penta 75 HK. Dufour Grand Large 460 leveres også med vannjet-system.

GL412	
Lengde:	12,70 meter
Bredde:	4,20 meter
Vekt:	8 940 kilo
Motor:	40-55 hk
Pris:	1 807 000 kroner
w-yacht.no	

GL460	
Lengde:	14,15 meter
Bredde:	4,50 meter
Vekt:	13 670 kilo
Motor:	55–75 hk
Pris:	2 400 000 kroner
w-yacht.no	

Hytte med sjøutsikt

Nautilus Skandinavia leverer nå den ultimate partybåten bygget av Nautilus Hausboote i Berlin. Nautilus har spesialisert seg på bygging av nyskapende husbåter med flott design. Denne modellen heter Nautino Premium Maxi, og er CE-klassifisert i kategori D. Man skal med andre ord ikke legge ut på åpent hav med en slik farkost. Om man ikke kan krysse de store hav kan man i alle fall endre havutsikten på få minutter.

Lengde:	10,9 meter
Bredde:	3,6 meter
Vekt:	4000 kilo
Motor:	40 hk
Pris:	fra 1 750 000
nautilus.no	

Grombåt fra Sverige

Den nye Anytec 1221 er intet mindre enn en ultramaskulin og råtøff fartsmaskin. På hekken har den fått hele fire motorer som hver yter 400 hk. Det skulle bli 1600 hester totalt, noe som er nok til å få Anytecs flaggskip opp i 70 knop. Den tidligere svenske hockeyproffen Peter Forsberg har kjøpt første eksemplar av nyvinningen. – Det er bare å blunde og dra kortet, sier han til Expressen.no. Prisen på doningen begynner nemlig på 5,8 millioner svenske kroner.

Lengde:	11,70 meter
Bredde:	3,30 meter
Vekt:	7768 kilo
Motor:	4x400 hk
Pris:	5 800 000 SEK
frydenbo-marine.com	

Sprek klassiker

Denne klassikeren fra Pioner kommer nå i ny og kul farge. Pioner 10 er laget i rotasjonsstøpt plast, som gjør at den tåler det aller meste. I den lille ti-foteren er det plass til tre personer, og båten kan utrustes med motor fra seks til åtte hk.

Lengde:	3,23 meter
Bredde:	1,47 meter
Vekt:	110 kilo
Motor:	6–8 hk
Pris:	18 900 kroner
pionerboat.no	

Luksusfisker

Boston Whaler 230 Outrage fikk sin norgespremiere under «Båter i sjøen». Med sine 23 fot er dette en tøff og praktisk båt til både fisking og dagsturer på sjøen. I styrekonsollen er det blitt plass til et lite toalettrom. Videre har Whaleren en flott sittegruppe lengst forut.

Lengde:	7,01 meter
Bredde:	2,59 meter
Vekt:	2 200 kilo
Motor:	225–350 hk
Pris:	1 000 000 kroner
kragstad.no	

Hyppige Toalettbesøk?

Aktiv Pros+ er satt sammen spesielt for menn som opplever utfordringer i forbindelse med hyppige tolattbesøk og avbrutt nattesøvn. Aktiv Pros+ kan være et godt tilskudd for deg. Gjør som mange andre og prøv Aktiv Pros+ i dag du også.

Tema: Aldersrelaterte utfordringer hos menn!

Menn kan få problemer tilknyttet stadige toalettbesøk gjennom dagen, men det blir sjelden snakket om hvor mange menn som opplever slike utfordringer etterhvert som man blir eldre. Hyppige toalettbesøk gjør at man må opp om natten for å gå på toalettet. Dette kan igjen gjøre at man blir sliten og uopplagt fordi man ikke får sammenhengende søvn. I tillegg kan det være forstyrrende med stadige toalettbesøk gjennom dagen.

Visste du at...

Dvergpalme er blitt benyttet i folkemedisinsk sammenheng ved plager i forbindelse med vannlating og kan avhjelpe hyppige vannlatningsbehov om natten.

Aktiv Pros+ inneholder **Muira Puama** eller **Potency Wood** som den også heter.

Sink er et essensielt mineral for kroppen og bidrar til å opprettholde normale testosteronnivåer i blodet.

Prøv Aktiv Pros+ til halv pris i hele 8 uker. bestill på www.nutracare.no og vi sender deg en prøvepakke for bare kr 149,-*

Slik bestiller du:

For å motta prøvepakke, send SMS med kodeord Nutra 96 til 2401.

Du kan også ringe oss på 74 51 04 51
E-post: post@nutracare.no

NUTRACARE

*Du vil deretter få tilsendt 2 mnd forbruk av Aktiv Pros+ rett hjem til din postkasse annenhver måned for kr 299,- Abonnementet er uten binding og du kan når som helst endre, fryse eller stanse videre forsendelser. Porto og ekspedisjon på kr 39,50 tilkommer. Innhold: 1 kapsel 320mg Dvergpalme, 100mg Muira Puama & 10mg Sink

Nyttige & smarte *dingser*

TEKST: Lars Kristian Mosby Enger

Kartplotter med ekkolodd

Helix 12 Chrp GPS er en kombinert kartplotter og ekkolodd med mulighet for nettverkstilkobling via NMEA2000. Plotteren har en lyssterk LED bakgrunnsbelyst fargeskjerm i 12 tommers størrelse med en oppløsning på 800x1280 piksler. Den store skjermen gir også krystallklare bilder i direkte sollys, ifølge Humminbird. Helix 12 Chirp Leveres med DualBeam Plus, SwitchFire og Chirp ekkolodd. Oversatt til norsk betyr det at du får fotolignende bilder av bunnen på to frekvenser, både nedover og bredt ut til siden. Multifunksjonsplotteren har også innebygd ethernet og nettverksmuligheter, samt innebygd GPS. **PRIS: 27 790 kroner. bestmarin.no**

Holder deg varm

For deg som bruker båten hele året kan en flytedress være en meget god investering. Ikke bare holder den deg varm om bord, den holder deg også varm om du faller i kaldt vann. Den nye flytedressen Amarok fra Baltic kommer i et nytt og betydelig lettere vanntett stoff som gir god beskyttelse mot nedkjøling. Den har tapede sømmer, høy krage og innvendige strammehengsler for god passform. Amarok er godkjent etter EN ISO 12402 og EN ISO 15027-1 (termisk beskyttelse). Flytedressen leveres i alt fra barnestørrelse til XXXL.
PRIS: 2 490 kroner. bestmarin.no

Ditt eget lille kraftverk

Hva om man kunne utnytte strømmen i vannet til å fylle batteriet på mobilen eller GPS-en? Det er spørsmålet gjengen bak Estream stilte seg før de gikk i gang med utviklingen av det lille kraftverket. Ved hjelp av en utfoldbar propell utnyttes bevegelsesenergien i vannet etter samme prinsipp som en vindmølle. Etter fire og en halv time er batteriet i Estream fulladet. Den har da nok strøm til å lade telefonen tre ganger. Foreløpig er Estream kun et prosjekt på kickstarter.com, men innsamlingen er oppe i det beløpet som skal til for å gjennomføre prosjektet og skape et ferdig produkt.
kickstarter.com

Nødlys

ACR Firefly Pro heter dette nødlyset. Det kommer i to varianter der en av dem utløses i kontakt med vann, og den andre må aktiveres manuelt. Firefly Pro er lite nok til å få plass på redningsvesten, og har en lysstyrke på 41 candela som skal være nok til å se lyset på fem og en halv kilometers avstand. Batteriene skal holde i hele 56 timer.
PRIS: 875 kroner. marineshop.no

RS-historien i bokform

I forbindelse med 125-årsjubileet har Redningsselskapet laget boka «Full fart forover».
Redaktør og forfatter, Lars Ludvig Røed, tar leseren med på de viktigste historiske øyeblikkene, møter ansatte og frivillige, beskriver dramatiske redninger og ser framover mot 2025.
PRIS: 495 kroner (445 kr for medlemmer)
rs.no/nettbutikk

Hold lunk i båten

For mange skal båten på land omtrent på denne tida. Båter i opplag, både på sjø og land, bør ha en frostvakt om bord for å holde en liten lunk gjennom vinteren. Plasser gjerne en frostvakt i motorrommet og en i lugaren eller salongen, så unngår du at frosten gjør skade på motor og interiør. Frostvakten leverer 200 watt og bruker 220 volts strøm. Se også vår artikkel om landstrøm ved opplag på side 84.
PRIS: 199 kroner.
Du får den blant annet på
seatronic.no

Gir deg nattsyn

Den nye Ocean Scout TK fra FLIR er en termisk kikkert og kamera som gjør det mulig å se i stummende mørke. Teknologien lager bilder basert på varmekilder. På den måten vil andre fartøyer, bøyer og personer i sjøen være lette å oppdage både natt og dag. Kikkerten skal være enkel å bruke, da den bare har fire knapper til betjening.
PRIS: 5 490 kroner. hocom.no

Se i mørket

Med høsten kommer mørket og nedsatt sikt. Denne nye kraftige LED lyskasteren har trådløs fjernkontroll, gummibelagt magnetfeste og sigarettennerkontakt. Den kan tas frem ved behov, eller fastmonteres på styrhustaket. Lyskasteren kan roteres 360 grader horisontalt, og tåler regn og sjøsprøyt ettersom den er IP65-klassifisert.
PRIS: 1 790 kroner. stokken.no

Plass-besparende sofa

Den tradisjonelle sakkosekken får nå konkurranse av et nytt og trendy møbel. Weefritid.no lanserer Bubba Air, en ny og komfortabel luftstol i slitesterkt nylonmateriale. Det gjør at stolen tåler de fleste underlag. Bubba Air fylles enkelt opp uten luftpumpe, og rulles sammen i en matchende skulderbag når den ikke er i bruk. Stolen måler 260 x 70 cm, veier kun 1,4 kg og tåler en vekt på 200 kg. Luftstolen kommer i fargene grønn, rød, lilla, blå og turkis.
PRIS: 799 kroner. weefritid.no

AWILHELMSEN

Cruise
Eiendom
Shipping & Offshore
Detaljhandel
Kapitalforvaltning

AWILHELMSEN AS / Postboks 1583 Vika, 0118 OSLO / Tlf. 22 01 42 00 / awilhelmsen.no

BERGESENS ALMENNYTTIGE STIFTELSE

Postboks 366 Skøyen - 0213 Oslo
Telefon: 21 03 05 00

REMØY SHIPPING

SAFE AND SOLID

Snakk med oss om forsikring
- Privatforsikring
- Næringslivsforsikring
- Sjøforsikring

2016

ÅLESUND | FOSNAVÅG | VOLDA
firmapost@moretrygd.no | 70 10 12 50

møretrygd

Utkilen

JEBSENS
jebsens.com

METALLCO
BERGEN

Vi kjøper alt av jern og metaller
Tlf. 55 34 17 70
www.metallco.com

ERLING HAUG
En sikker forbindelse siden 1936

Skipsutstyr, verneutstyr, brann og redningsutstyr
Ståltau, fibertau, løfteutstyr

Hovedkontor:
7486 Trondheim. Tlf: 73 53 97 00. Fax: 73 53 97 01
E-post: firmapost@haug.no
Avdelingskontorer:
Kristiansund, Hammerfest, Harstad

Se vår katalog på: www.haug.no

NORWEGIAN HULL CLUB

EXPECT MORE

Rolls-Royce

Støtter Redningsselskapet

www.rolls-royce.com/marine

HERMES

BERGEN GROUP SERVICES

SKIP OG PLATTFORM –MOTOR OG GIR
MASKINERING –PLATE/RØR OG SVEIS

ENERGI & INDUSTRI
MARITIM • FORSVAR

PREFAB – SERVICE – OPPGRADERING
INSTALLASJON – VEDLIKEHOLD

QUALITY THROUGH SERVICE AND INNOVATION

bergengroup.no

TOBIAS

Tobias 20 Kaptein
Praktisk fiskebåt med gode sjø-egenskaper. Båten kan leveres i flere versjoner tilpasset ulik bruk.

Lengde: 620 cm
Bredde: 230 cm
Dypg.: 80 cm
Vekt: 1200 kg
Motor: 10-38 hk
Fart 6-13 knop

Tobias Plastindustri AS 5943 Austrheim tlf. 56169079 fax 56169303 www.tobias.no

RS(+) VI STØTTER REDNINGSSELSKAPETS ARBEID

Atera båt & kompositt a/s
• Design • Pumpestasjoner • Tanker • Silo • Båter
post@atera-baat.no • 91 68 63 62

Bokn kommune

LITLEBERGEN BÅTSENTER AS
Tlf: 56 17 45 10 - post@litlebergenbrygge.no

SELVAAG

BÅTUTSTYR

Carl Stahl
Din totalleverandør av:
Ståltau * Løfteutstyr * Fibertau
TLF:55 92 63 60
Faks: 55 92 63 70
www.carlstahl.no

Egersund Group
FISHING • AQUACULTURE • OFFSHORE

SULZER

ELEKTRONIKK

teknor
A KARSTEN MOHOLT Company
Vi forlenger levetiden på elektriske maskiner
www.teknor.as

FERGER

Fjord1

FISKE OG OPPDRETT

A-R Akva-Ren AS

Andenesfisk

ATLANTOS AS

«BRATTHOLMEN»

BREMNES SEASHORE

BØMLO BRØNNBÅTSERVICE A/S

Edelfarm

Hammerfest Frysterminal AS
Havneveien 40, 9610 Rypefjord
Tlf 78 42 17 80
E-post: lager@hamfrys.no
Vakttelefon 909 49 586

HAVGLANS AS

LERØY
leroy.no

Molinergutt AS
ÅKREHAMN

NORWAY KING CRAB

Norsk Protein
– ledd i næringskjeden

PR Brennholm
HJELLESTAD

Selsøyvik Havbruk AS

STEINFJORDFISK og MS SKOLMEN
Steinfjordfisk A/S
Gymnasveien 21, 8370 Leknes
Telefon 76 08 55 48
sten@skolmen.com

Steinvik Fiskefarm as

Torsvågbruket AS
Ole Henrik Telebond
Tlf: 77 74 98 78. Faks: 77 74 97 07
Mobil: 982 11 780

wenberg fiskeoppdrett

HAVNER/HAVNEANLEGG

Sortland Havn KF
Port of Vesterålen
www.sortland.havn.no

Sunnhordland Marin AS
KAIBYGGING | SJØARBEID | DYKKEROPPDRAC

KALESJER

www.alfhansen.no

KOMMUNIKASJON

COMROD
Reaching Further
4120 Tau

LEVERANDØRER HAVBRUKSNÆRINGEN

BREIVIK
FISH PROCESSING MACHINERY

MARINUS AQUA SERVICE MAS

MOTORER / UTSTYR

Høyelastiske og fleksible koplinger/akselsystem
CENTA
Tlf. 33 48 31 00 - www.centa.no

SERVOGEAR

REPARASJON / RESTAURERING

Hamek
Harstad Mek.Verksted as
TLF.: 77 01 88 00

HOLMEN SLIPP AS

RS(+) VI STØTTER REDNINGSSELSKAPETS ARBEID

NOFITEK AS

OVES RØR & MEK.
INDUSTRI - LANDBRUK - ENEBOLIG
Prøv vår nettbutikk www.ovesror.no
958 88 308
EIGESTADV. 22, 4376 HELLELAND

SKARVIK
Skarvik AS
SVOLVÆR

STORESUND
MARINE SERVICES AS

SHIPPING, SJØTRANSPORT, OFFSHORE

BACHKE & CO AS
TRONDHEIM
www.bachke.no

BIOSTAR

DEEPOCEAN
www.deepoceangroup.com

EIDSHAUG REDERI AS
EIDSHAUG - 7940 OTTERSØY
www.eidshaug.no

DCF
DOF ASA
The reliable offshore shipping partner

Fred. Olsen & Co.

INGE STEENSLAND AS
SHIPBROKERS
Munkedamsveien 45
P.O.Box 1254 Vika, 0111 OSLO
Telephone: 23 13 55 00
E-mail Gas: isgas@steensland.com
E-mail Chem: ischems@steensland.com
E-mail Prod: isprod@steensland.com

ISLAND OFFSHORE

IVAN ULSUND REDERI AS
støtter Redningsselskapet

KVERNENES BÅTBYGGERI AS

MATRE

Misje Rederi AS

NOV

SOLVANG ASA

SIKKERHETSUTSTYR

HARDING™

TRANSPORT

SCANIA
Norsk Scania AS
www.scania.no

UTDANNING, FORSKNING

Maritimt Opplæringssenter
SØR/VEST NORGE

FRIONORDICA
Telefon: 71 20 68 00 Email: sales@frionordica.com
www.frionordica.com

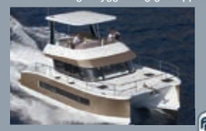
Sigurd Dahl ANS

Kontakt telefon: 75 05 80 86
Antall gjesteplasser: 2
Kart nr: 56/57
Fortøyning: Flytekai
Beliggenhet/sted: Nord-Herøyvågen, Herøy kommune
Posisjon: N66 00.05 E12 18.34
Andre opplysninger:
Handelsforretning med olje, bensin, propangass, vann, fiskeredskaper, båtutstyr, salg av sjøkart. 2,5 km til kommunesenteret med bank, post, lege.

Lofotkraft
Trygger hverdagen
– investerer i framtiden

Fountaine Pajot Catamarans

Kontakt oss for info og en hyggelig båtprat!
Vi gir trygghet og god oppfølging – også *etter* handelen!



FOUNTAINE PAJOT

SMART Å VELGE KATAMARAN: God stabilitet – Lavere drivstofforbruk – Mange romslige lugarer – Unike seilegenskaper – Dekksalong med utsyn – Bredden gir stor plass i cockpit og på dekk

ScanCat AS Oppsjølia 15 A, 1385 Asker. Tlf 93 02 33 22. info@scancat.no www.scancat.no

FUGRO

24/7
SATELLITE POSITIONING
www.fugroseastar.com

baathotell.no
VINTERLAGRING AV BÅTER

YAMAHA
Revs Your Heart
Yamaha Motor Scandinavia
www.yamaha-motor.no

Vi kobler deg til fremtiden...

SKIPSELEKTRO
SKIPSELEKTRONIKK

- Totalleverandør av elektriske installasjoner for fartøy i alle størrelser.
- Dekker alle behov inne maritim elektronikk
- Fiskeleting, navigasjon og kommunikasjon

IMES

Tromsøysundv 20B, 9020 Tromsdalen
Tlf 77 66 46 00 - imes@imes.no

www.imes.no

Refleks
båtovner
www.shelby.no

bruker ikke strøm
kan brenne kontinuerlig
mange modeller
muligheter for radiator
og varmtvannstank

over 30 års erfaring
eget serviceverksted
og komplett delelager

shelby teknikk as
4379 egersund
tlf. 51 46 18 00, faks: 51 46 18 01
e-post: post@shelby.no

G. ØYE AS
UNDERVANNSENTREPRENØR
TLF: 91 33 95 88
45 02 89 97
98 87 95 17
WWW.G-OYE.NO

ballstad slip
Kystflåtens førstevalg!
Telefon 760 55 100 www.ballstadslip.no

mcmurdo

HVIS UHELLET SKULLE VÆRE UTE...

BLI FUNNET MED
FASTFIND 220
DIN SIKRESTE KONTAKT
MED REDNINGSTJENESTEN

Bærbar nødpeilesender (PLB) er et globalt system som må registreres med personlig ID-kode hos Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, **www.nkom.no**. En innebygd GPS gjør at søkingen og redningsaksjonen går hurtigere fordi posisjonen overføres direkte til Hovedredningssentralen. Årsgebyret er på 450,- McMurdo FastFind har både 406 og 121,5MHz sender for peiling fra båt og fly og 6 års batterilevetid.

ProNav
alltid på bølgelengde

ProNav as, Egersund - Telefon 51 46 43 00 - mail@pronav.no - www.pronav.no

RADIOINSPEKSJONEN

telenor | kystradio

safety at sea

Radioinspeksjonen i Telenor Kystradio kjennetegnes av høy integritet, lokal tilgjengelighet og solid kompetanse innen GMDSS og maritim kommunikasjon.

Kundeundersøkelser viser at våre inspektører leverer tjenester av høyeste kvalitet, og vår gode service gir svært fornøyde kunder.

Våre 8 distriktskontorer dekker hele kysten.

Vi er godkjent av alle anerkjente klasseselskap, og selvsagt av Sjøfartsdirektoratet.

KONTAKT OSS :

radioinspeksjonen@telenor.com

Tlf 959 04 560

GOC OG ROC-KURS TAR DU HOS TELENOR KYSTRADIO

Våre kunder er blant annet Hovedredningssentralen, Redningsselskapet og Kystverket.
Er dere flere sammen, ta kontakt for et godt samletilbud.

Telefon 51 68 36 45

E-post: kystradio.kurssenter@telenor.com.